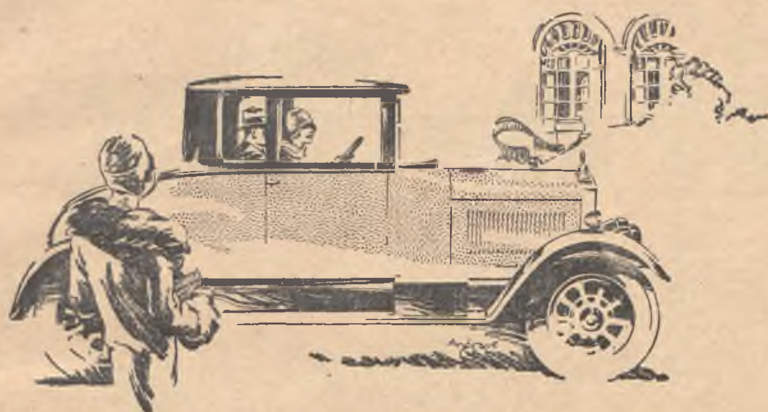
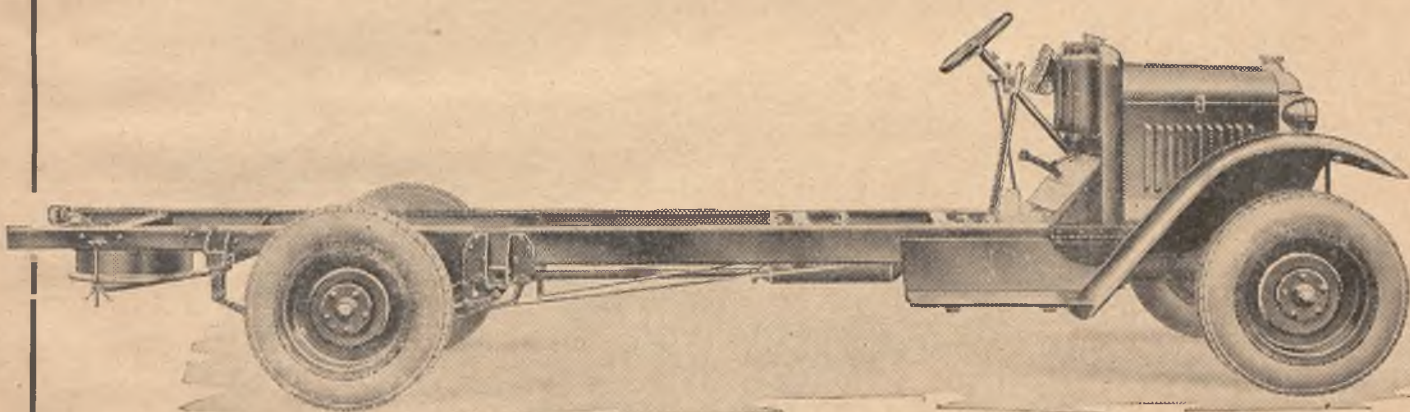


ANGIELSKIE
SAMOCHODY OSOBOWE
CIĘŻAROWE
AUTOBUSY TAKSÓWKI

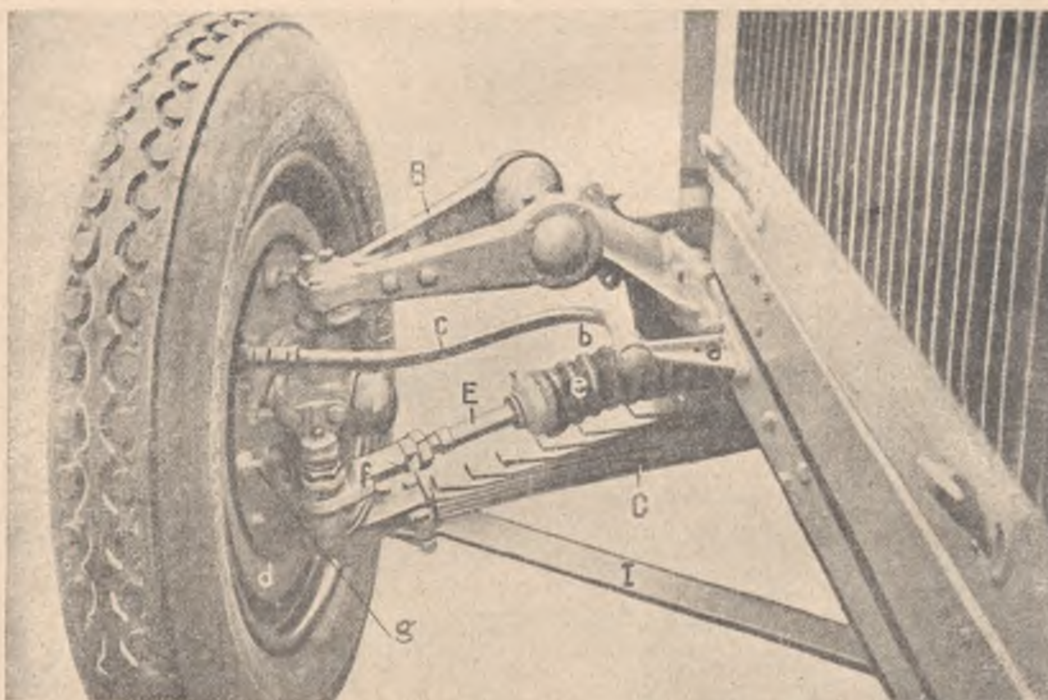
MORRIS



GEN. PRZEDST. MOTOR TRADERS, TOW. HANDLU SAMOCHODOWEGO
SP. Z O. O.
Warszawa, Pl. Żel. Bramy 2, tel. 526-04, 526-05.

Sizaire-Six

niweluje drogę!



Specjalne podwieszenie o niezależnydh kołach.
Moc 17 K.M., 6 cylindr. Hamulce hydrauliczne.

Samochód Sizaire-Six

odbył drogę dookoła Francji pod kontrolą
Automobilklubu Francji na przestrzeni

4900 klm.

bez zmiany biegów.

Generalna Reprezentacja na Rzeczpospolitą Polską i W. M. Gdańsk

SAINT-DIDIER, S. A.

Warszawa, ul. Mazowiecka Nr. 9. Telefony: 328-81-84-87, 335-84.

Przedstawicielstwo na Łódź: LEOPOLD GERHARD, Piotrkowska 113, tel. 50-40.

KRONIKA

KRONIKA SPORTOWA.

Mistrzostwo Włoch. W dniu 21-ym października odbył się w okolicach Rzymu wyścig na wzniesieniu o nagrodę Leonardi, który był ostatnią imprezą, zaliczającą się do tegorocznego mistrzostwa Włoch. W wyścigu tym najlepszy czas dnia uzyskał Borzacchini na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Maserati.

Na podstawie rezultatów całego sezonu sportowego mistrzem Włoch został Giuseppe Campari. Drugie miejsce zdobył Nuvolari, trzecie Brilli Peri i Varzi, którzy mają jednakową klasyfikację, czwarte Materassi i Borzacchini, również z jednakową klasyfikacją.

Co się tyczy marek samochodowych, to pierwsze miejesce zdobyła firma Alfa Romeo przed firmą Maserati.

Największą sumę z nagród pieniężnych, a mianowicie 185.000 lirów uzyskał w tym roku nieszczęśliwy Materassi, który zginął w Monza podczas wyścigów o Wielką Nagrodę Europy. Następnie Nuvolari zdobył 178.000 lirów, Chiron 165.000, Campari 152.000 i Divo 100.000 lirów.

W wyścigach na wzniesieniu Gometz-le-Châtel rozegranych w dniu 28 października na przestrzeni jednego kilometra o starcie z miejsca, najlepszy czas dnia 31 2 s., uzyskał Lambert na litrowym motocyklu D. S. Malterre, bijąc rekord wzniesienia z szybkością 115 klm/g. W klasie samochodów najlepszy czas dnia wykazała pani Jennky na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, z szybkością 104 klm/g.

Wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg. Dziewiąte z kolei wyścigi na wzniesieniu Schwabenberg pod Budapesztem rozegrane zostały w dniu 28 października na dystansie 5 klm. Startowało 92 współzawodników, w czem dwóch kierowców polskich: Jan Ripper z Krakowskiego Klubu Automobilowego na wyścigowym samochodzie Bugatti i Ludomir Cieński z Małopolskiego Klubu Automobilowego na sportowym samochodzie Austro Daimler.

Zwycięsca wyścigu tatrzańskiego Jan Ripper, uzyskał w zawodach węgierskich znakomity rezultat, zajmując pierwsze miejsce w swej kategorji oraz trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji i wzbudzając powszechny podziw dla swej brawurowej jazdy.

Szczegółowe rezultaty wyścigów wypadły następująco:

Motocykle: 1. Grayer (Chater Lea 350 cm³. 26,62 s.; 2. Balazs (Sunbeam 500 cm.³) 3 m. 27,50 s.; 3. Runtsch (Douglas 750 cm.³) 3 m. 28,54 s.

Motocykle z wózkami: 1. Urbach (A. J. S. 600 cm.³) 3 m. 59,54 s.; 2. Winter (Harley Davidson 1000 cm.³) 4 m. 03.81 s.

Cyclecary: 1. Lantay (Morgan) 5 m. 09,05 s.

Samochody turystyczne: 1. Wolfner W. (Steyer 5000 cm.³) 3 m. 47,21 s.; 2. Lyka (Bugatti 2000 cm.³) 3) m. 53,67 s.; 3. Wentzler (Mercedes-Benz 8000 cm.³) 4 m. 02,51 s.

Samochody sportowe: 1. Szini (Austro Daimler 3000 cm.³) 3 m. 33.81 s.; 2. Wolfner A. (Steyr 5000 cm.³) 3 m. 34,36 s.; 3. Wolfner W. (Steyer 5000 cm.³) 3 m. 35,03 s.

Samochody wyścigowe: 1. Zichy (Bugatti 2300 cm.³) 3 m. 09,61 s.; 2. Ester-

hazy (Bugatti 2000 cm.^{3}) 3 m. 19,02 s.; 3. Ripper (Bugatti 1500 cm.^{3}) 3 m. 24,46 s.; 4. Delmar (Steyr 5000 cm.^{3}) 3 m. 27,17 s.

Ile samochodów kursuje w Danji? Według ostatniej statystyki, ogłoszonej pod datą 30 września, w Danji znajduje się 88.898 samochodów, w czem 55.000 wozów turystycznych, 8.000 taksówek, 1000 autobusów i 25.000 wozów ciężarnych. Ponadto jest 19.073 motocykli, 24.815 motocykli z wózkami i 171 samochodów specjalnych. W roku 1927 Danja posiada tylko 75,594 pojazdów mechanicznych. Przyrost tegoroczny przypada wgłównej mierze na samochody, gdyż ilość motocykli zwiększyła się bardzo nieznacznie.

Nagroda „Zawieszenia Broni". Francuski Klub Motocyklowy zorganizował w dniu 11 listopada doroczny konkurs regularności dla samochodów i motocykli o nagrodę „Zawieszenia Broni". Startowało 114 współzawodników, z których do celu bez punktów karnych doszło 28. Nagrodę „Zawieszenia Broni" zdobył zespół trzech motocykli O. S. A. Liberty.

Nowa fabryka Forda w Europie. Ponieważ amerykańskie fabryki Forda poświęcić się muszą wyłącznie produkcji na użytek rynku wewnętrznego, wielkie przemysłowiec postanowił wybudować nową fabrykę swych wozów w Anglji, w miejscowości Dagenham koło Londynu. Fabryka ta, której fasada mierzyć będzie blisko kilometr, kosztować ma około 5 miljonów funtów szterl. Będzie to największa fabryka samochodowa w Europie. Ponadto Ford przenosi do miasta Corle w Irlandji całkowitą produkcję swych traktorów rolniczych Fordson.

NOWA PLACÓWKA SPORTU.

Z uznaniem powitać należy powstanie nowej placówki sportu motorowego w Polsce. Oto, przy Akademickim Związku Sportowym w Warszawie zawiązana została Sekcja Sportów Motorowych, mająca na celu propagowanie tej pięknej gałęzi sportu Tradycje świetnych działań A. Z. S. na polu sportowym pozwalają przypuszczać, że Sekcja Sportów Motorowych A. Z. S. stanie się jedną z czołowych placówek tego sportu w Polsce, czego życzymy jej jaknajserdeczniej. Prezesem Sekcji jest znany sportsman, p. Bolesław Hryniewiecki. Kapitanem sportowym p. Wiesław Modzelewski, sekretarzem p. Wodziński.

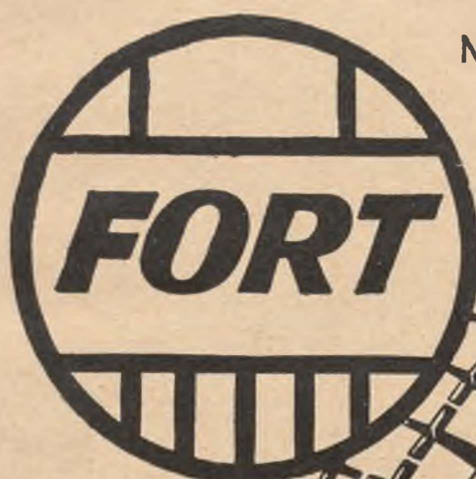
JESZCZE JEDNA KRAJOWA MONTOWNIA SAMOCHODÓW.

Jak się dowiadujemy w miesiącu bieżącym rozpoczyna pracę specjalna montownia znakomitych samochodów „Hudson" i „Essex", której zadaniem będzie montowanie wozów przeznaczonych dla rynku polskiego.

Zalety wozów „Hudson" i „Essex" są doskonale znane szerokim masom automobilistów całego świata.

Montowanie wozów tych w kraju przyczyni się do możliwości rekordowego obniżenia ich ceny przy zachowaniu wszystkich dotychczasowych znakomitych ich zalet.

NAJLEPSZA OPONA ŚWIATA
„FORT DUNLOP"



DUNLOP

ROZBUDOWA STUDEBAKER'A W POLSCE.

Okoliczność wprowadzenia się w szybkiem tempie wśród publiczności polskiej samochodów światowej amerykańskiej marki Studebaker-Erskine, wykazała, że dotychczasowa firma Autosale Company Sp. z o. o. w Gdańsku, pod którą The Studebaker Corp. of America zorganizowało w swoim czasie składnicę wozów dla zastępców swych w Polsce, nie mogła podołać zadaniom, związanym z rosnącą z dnia na dzień sprzedażą wozów Studebaker'a w Polsce.

Ograniczenie kontyngentów przywozu w Polsce dla zagranicznej produkcji samochodowej spowodowało również, że firma Studebaker postanowiła stworzyć własną montownię w granicach celnych Państwa Polskiego i już w najbliższym czasie, pod kierownictwem wydelegowanych z fabryki inżynierów amerykańskich rozpocznie montowanie wozów w Gdańsku, dokąd nadchodzić będą oryginalne komplety wozów w stanie luźnym.

W tym celu firma Studebaker weszła w porozumienie ze znaną „Fabryką Wagonów w Gdańsku", której urządzenia techniczne przystosowane będą do potrzeb mającej powstać montowni Studebaker'a, a w miejsce dotychczasowej firmy Autosale Company, objęło interesy Studebaker'a nowe Tow. Akcyjne pod



Buick na rok 1929, jako ostatnie słowo techniki, jest arcydziełem stylu i konstrukcji

Jubileuszowy model Buick'a na rok 1929

Triumf 25 letniego doświadczenia

WOBEC przypadającego w tym roku 25-lecia istnienia tej marki nowy model Buick'a osiągnął szczyt doskonałości. Jest on pod każdym względem prawdziwą rewelacją w świecie produkcji automobilowej.

Najnowszy kierunek w budowie karoserji

W jubileuszowym modelu Buick'a zastosowano zupełnie nowego pomysłu karoserję Fishera, która przewyższa wszystko, co dotychczas w tej dziedzinie wykonano.

Nowa linja rysunku, pięknie zaokrąglone kontury karoserji, przestronne i wygodnie urządzone wnętrze zwracają przedewszystkiem uwagę znawcy.

W żadnym innym wozie niema tyle wolnej przestrzeni, — wszystkie urządzenia tak są rozmieszczone, że kierowca ma je zawsze pod ręką — nowością jest ruchome siedzenie, które może być dowolnie przesuwane nawet podczas jazdy za pomocą specjalnej rączki.

Szybkość, bezpieczeństwo i trwałość

Wydajność silnika powiększono o 17 % przy tak samo oszczędnem zużyciu benzyny. Posiada on większą średnicę i skok cylindra, ulepszony wał rozrządczy oraz poruszaną mechanicznie pompkę do benzyny.

Następnie wzmocniono odpowiednio konstrukcję podwozia, którego wytrzymałość pozwala na rozwinięcie z łatwością i bezpiecznie zgórą 120 kilometrów na godzinę.

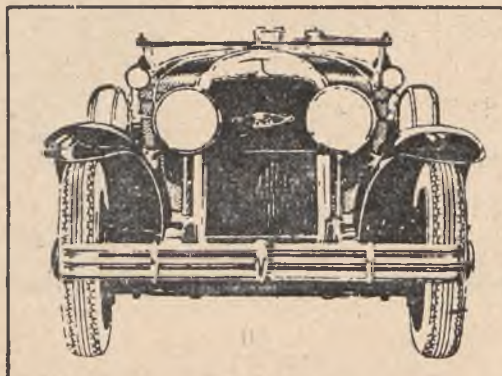
Poprzeczne części ramy zostały wzmocnione i ilość ich powiększona. Wzmocniono również skrzynkę biegów, sprzęgło i przegub kardanu. Wzmocnienie to zostało dokonane raczej przez zastosowanie jeszcze lepszego materjału niż przez powiększenie wagi.

Chłodnica według nowego projektu uzupełnia piękny wygląd samochodu.

Naogół, przy zachowaniu 25 letnich pięknych tradycji, które są podstawą olbrzymiej popularności Buick'a, jubileuszowy model na rok 1929 jest dłuższy, odznacza się większą szybkością, silniejszą budową, oraz większą wygodą i wytwornością wewnętrzną i zewnętrzną karoserji.

Słowem, nowy model Buick'a na rok 1929, jako ostatni wyraz techniki samochodowej jest prawdziwym triumfem wytwórni General Motors. Stanowi on jeszcze jeden etap na drodze do doskonałości. *Wyrób General Motors.*

Próbna jazda w porozumieniu z najbliższem zastępstwem



Buick na rok 1929 jest równie kształtny z przodu jak i z profilu. Kto raz go poprowadzi przekona się o jego wyższości nad wszystkiemi innemi samochodami

BUICK

GENERAL MOTORS W POLSCE, WARSZAWA

firmą *„Auto Trading Corporation S. A. w Gdańsku"*.

Nowa ta spółka, dysponująca wielkimi kapitałami, będzie mogła sprostać wzmożonym zadaniom składnicy i montowni Studebaker'a w Polsce i utrzymywać odpowiednie składy części zamiennych.

Na czele Zarządu Spółki stanął znany przemysłowiec gdański p. Werner Lehnert. W skład Rady Nadzorczej Towarzystwa wchodzą p.p.: Notarjusz Karol Menzel, Konsul norweski Block, Dyr. Firmy Bergenske Baltic-Transport Ltd., Inż. Dr. Doński, Dyr. Przemysłu Jedwabniczego „Borwisk" S. A.

Oczekiwać należy, że samochody Studebaker'a, które niedawno dopiero pojawiły się na terenie Polski i w krótkim czasie zyskały dzięki swej wysokiej wartości technicznej i stosunkowo nizkiej cenie ogólne uznanie, obecnie w coraz szybszem tempie rozpowszechniać się będą wśród zainteresowanych sfer społeczeństwa polskiego.

NOWA PLACÓWKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA.

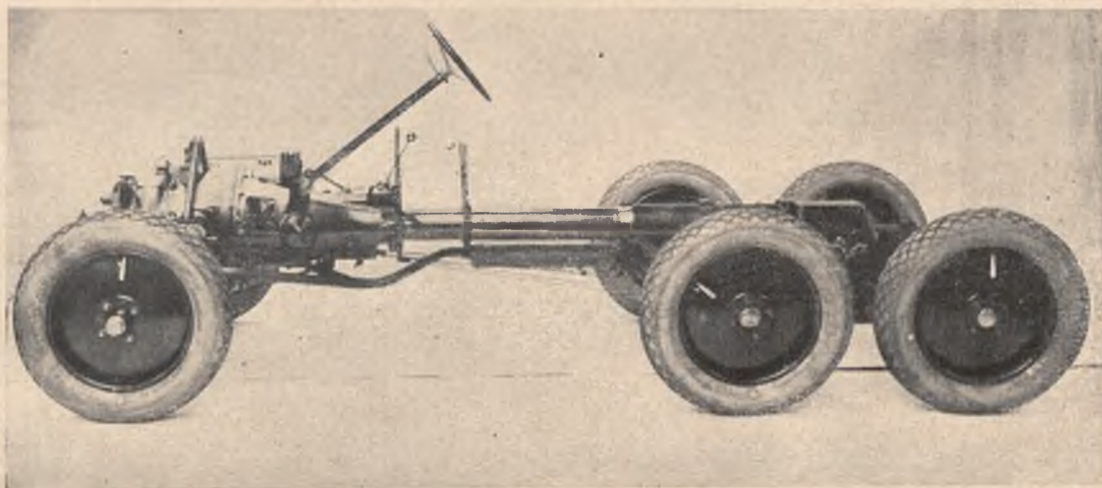
Po długiem oczekiwaniu zdjęte zostały zasłony z okien salonu wystawowego Polskiego Towarzystwa Samochodowego „Saint-Didier" S. A.

Piękny, widny, wieczorem zaś a giorno oświetlony salon prezentuje się pięknie. Widzimy w nim samochody marek Sizaire-Six, którego firma posiada Generalne zastępstwo na Rzeczpospolitą Polską i w. n. Gdańsk; Ursus — którego posiada agenturę sprzedaży oraz motocykle Gnome-Rhone, znane już dziś na rynku polskim.

Dział akcesorji reprezentuje się nader bogato. Z pośród najciekawszych zastępstw firmy wymieniamy niektóre, jakoto: Appa — praktyczne akcesorja i galanterja samochodowa; Adam et Metailler — akcesorja dla silników; Kremlin — rozpylacze do lakierów, przytem te ostatnie — Robbialac i Robbialoid — znane są na rynku; Samga et Bavox —pompy kompresyjne do opon; liczniki AT; sygnały Gentilhomme naczynia metalowe Gauthier; słynne amortyzatory Houdaille; znane instalacje świetlne i świece Marchal; termometry na chłodnice Boyce-Ite; łatki Rustin do wulkanizacji na zimno; sygnały gruszkowe Teste; gaśnice do samochodów Ternon i szereg innych.

Nowej placówce życzymy najbardziej pomyślnego rozwoju.





Terenowy 6-cio kołowy 4-o cylindrowy

Samochód „T A T R A"

otrzymał na konkursie armji Czecho-Słowackiej 1-SZĄ NAGRODĘ i został w tejże armji przyjęty JAKO TYP STAŁY. Wóz ten posiada następujące zalety:

Nieposiadając ramy, jest lżejszy od innych wozów tego typu.

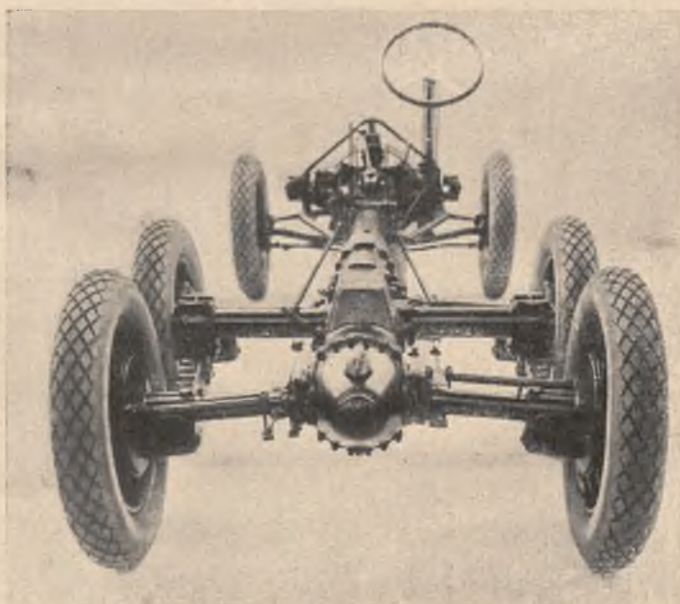
1) TYLNE OSIE SĄ RUCHOME, to też na pochyłościach wszystkie koła zawsze dotykają ziemi, co też zwiększa płaszczyznę tarcia i uniemożliwia poślizg.

2) Na zwykłej drodze samochód może osiągnąć SZYBKOŚĆ DO 70 KL.

3) Świetne zawieszenie tylnich mostów za pomocą resorów systemu „Cantilever" daje zapewnienie nietylko wygodnej jazdy, lecz też ochrania wóz od roztrzęsienia.

4) Silnik łatwo dostępny i tem samem łatwy do reperacji.

Ogromnie prostem, oraz dające kompletną pewność w funkcjonowaniu jest POWIETRZNE CHŁODZENIE, usuwa kompletnie użycie tak skomplikowanego przyrządu jak chłodnica i tem samem radykalnie usuwa niebezpieczeństwo zamarzania tejże.



TATRA-AUTO

SP. Z O. O.

CENTRALE:

Warszawa, Al. Jerozolimskie 14
Tel. 409-22 i 213-69

Oddziały: Tatra-Auto, Poznań, Kantaka 7 tel. 40-24. Karol Küster i S-wie. Łódź, Piotrkowska 165, tel. 7-22. Inż. Wolski & Czerwiński, Lublin, ul Kawia Nr 12, tel. Nr. 8-86. J. Cichy, Cieszyn, Różana 1, tel. 136. Automotor, Kraków, Smoleńska 33, tel. 153. Automotor, Lwów, Batorego 34. Autotechnik: Aleksy Jesipow, Łuck, Jagiellońska.



REZULTATY NASZEGO PIERWSZEGO KONKURSU

Z prawdziwą przyjemnością stwierdzamy, iż ogłoszony przez nas w numerach październikowym i listopadowym konkurs p. t. „Czy znasz przemysł samochodowy" wzbudził wielkie zainteresowanie wśród szerokich kół naszych Czytelniczek i Czytelników, czego dowodem wielka liczba rozwiązań nadesłanych. Patrząc dziś przez pryzmat niejakiej już przeszłości na ten konkurs, stwierdzić musimy, iż nie należał on bynajmniej do trudnych — niewielką zaś liczbę dobrych rozwiązań przypisać należy przedewszystkiem nieuwadze Czytelników rozwiązujących. Tak więc, lwia część rozwiązań przepadła w konkursie przedewszystkiem wskutek niczem nieusprawiedliwego rozwiązania zagadki Nr. 20, gdzie, zamiast brzmienia pełnej firmy, podawano poprostu litery „F i S". Litery te są przecież wyraźnie na zadaniu napisane i za dobre uznano tylko te rozwiązania, które podawały pełne brzmienie firmy. Dalej, wiele kłopotów sprawił rozwiązującym znak Nr. 39. Jakkolwiek znak ten niebył ogłaszany na łamach naszego pisma, niemniej jednak znak fabryczny tak rasowej maszyny, jaką jest Bugatti, nie powinien był nastręczać specjalnych trudności. Wielu Czytelników nie było przygotowanych do rozwiązania zadania konkursowego, czego dowodem są liczne rozwiązania z ilością powyżej 10 błędów w dość znacznej ilości (rekord ma tu jeden z Czytelników z Warszawy, którego rozwiązanie zawiera 16 błędów). Naogól jednak stwierdzić wypada dobrą znajomość marek przez Czytelników i — jak to już zaznaczyliśmy — gdyby nie pewne niedopatrzenia, do losowania dopuszczono-by conajmniej dwakroć większą liczbę rozwiązujących.

Rozwiązanie konkursu jest następujące:

1 — Tatra, 2 — Studebaker, 3 — Hella, 4 — Zeiss, 5 — Champion, 6 — Philips, 7 — Scintilla, 8 — Morris, 9 — Ergs, 10 — Chrysler, 11 — Galkar-Karpaty, 12 — Lancia, 13 — Panhard Levassor, 14 — Praga, 15 — Renault, 16 — Shell. 17 — Rugby, 18 — Fisk, 19 — Bosch, 20 — Fichtel i Sachs, 21 — Tudor, 22 — Berliet, 23 — Ursus, 24 — Firestone, 25 — Leipziger Messe (Targi Lipskie), 26 — Citroën, 27 — Austro-Daimler ADR, 28 — Good-Year, 29 — Hupmobile, 30 — S. K. F., 31 — Gargoyle-Mobiloil, 32 — Peugeot, 33 — Skoda, 34 — Graham-Paige, 35 — Packard. 36 — Rochet-Schneider, 37 — Indian, 38 — Gilardoni, 39 — Bugatti, 40 — A. J. S., 41 — Currus, 42 — A. C., 43 — B. M. W. (Beyrische Motorenwerke), 44 — Steyr, 45 — AS, 46 — Dunlop, 47 — Solex, 48 — Dodge, 49 — Bracia Bergmann, 50 — Lincoln, 51 — Unic, 52 — Sizaire-Six, 53 — Gnome Rhone, 54 — Cadillac, 55 — S. E. V., 56 — F. N., 57 — Varsovie-Automobile, 58 — Puch. 59 — Mercedez-Benz, 60 — Ford.

Z ogólnej liczby nadesłanych rozwiązań dwa, nadesłane bez kuponów i sześć, nadesłanych z jednej tylko serji pierwszej, odrzucono, przyczem z rozwiązań pozostałych do losowania dopuszczono następujące dobre rozwiązania.

Z Warszawy: Halina Rychterówna, Lucjan Ostrowski, dr. Zygmunt Krajterkraft, Michał Frumkin, Bronisław Królikowski, Ludwik Krajterkraft, Jerzy Czarnecki, Stefan Czarnecki, Józef Bielawski, kpt. Kazimierz Angerman, Jan Gebler. Marja Zawadzka, inż. Tdeusz Tański, Stanisława Wiszniowska, Marjan Siitarski, Stanisław Marczewski, Władysław Karpiński, Wacław Kosowicz, Zofja Slesicka, Władysław Frankowski, Ryszard Szałowski, Józef Rómel, Wiktor Gołębiowski, Czesław Janczek, Zygmunt Maleszewski, Franciszek Slesicki, Edmund Nowakowski, Bolesław Orłowski, Maksymiljan Gołębiowski, Stanisław Bednarzewski, Zofja Kellemowa, Izydor Bogusławski, Adam Minchejmer, Mieczysław Nergier, Janina Potocka, Witold Grunwald, Henryk Rogowicz, Wacław Kawka, Bogusław Czerwiński, Jan Baranowicz, Janina Wojciechowska, Wacław Bagieński, Kazimierz Płużański, Józef Głódkowski, Stanisław Jaworski, Ignacy Kerntopf, Wiesław Giryn, Bronisław Kępczyński, Edward Rechtelben, Wiesław Dembowski, Kazimierz Podmagórski, inż. Robert Gabaud, Ivonne Gabaud, Marja Rayzacherowa, por. Władysław Piotrowski, rtm. Józef Sienkiewicz, Witold Mejer, Marjan Reczko, Antoni Gubiac, M. Zawadzka, L. Dąbski, Henryk Sankiewicz, Ludwik Bielecki (13 rozwiązań).

Z prowincji: Wacław Raniecki z Ciechanowa Maz., Stanisław Pelczarski — Kraków, Jerzy Lewandowski — Żurawica, Stanisław Poborski — Kraków, Tadeusz Lenczewski — Lwów, por. Józef Żukowski — N. Dwór, inż. Alfred Skowronek — Grodzice, Józef Terka — Pruszków, Stanisław Czeppe — Ciężkowice, Aleksander Kremky — Trzylatków, Witold Kukulski — Jasło, Bronisław Kalinowski — Wilno, Stanisław Żak — Radom.

W dniu 17.XII 1928 odbyło się losowanie nagród. W skład członków Komisji weszli: p. Tadeusz Heryng, członek P.K.M., p. Wł. Piotrowski, jako przedstawiciel losujących, p. inż. From, jako przedstawiciel ofiarodawców nagród oraz z ramienia Redakcji pp. K. Wallmoden i Bolesław Kachel. Nagrody otrzymali:

Motocykl — p. Stanisław Czeppe; Kurs w szkole inż. Froma — p. Wiktor Grunwald; Dziesięciolecie — p. Wł. Karpiński; Srebrną papierośnicę — p. Stanisław Żak; gaźnik Solex — p. Zygmunt Maleszewski, po 1 bańce Galkaru — L. Bielecki, Br. Kempczyński, Br. Kalinowski, Jan Gebler. L. Bielecki, Al. Krencky. St. Poborski, J. Rummel, Fr. Slesicki. A. Minchejmer, po 1 bańce Shellu — M. Zawadzka, L. ielecki, K. Płużański; po 4 świece Borcha — Bol. Orłowski i M. Sitarski; 6 świec SEV — W. Giryn; 4 świece SEV — Wł. Piotrowski; 2 świece SEV — dr. Krajterskraft; roczne prenumeraty — M. Nergier, B. Czerwiński, L. Bielecki, St. Czarnecki; półroczne prenumeraty — J. Terka, J. Głódkowski, A. Gubiec, J. Czarnecki. T. Tański. W. Kajjowicz, E. Nowakowski. R. Strzałkowski, I. Gabaud, H. Sankiewicz, Nagrody specjalne: z Warszawy — p. Halina Rychterowa, na prowincji — p. J. Kukulski.

W zakończeniu podziękować pragniemy przedewszystkiem firmom, które swemi darami przyczyniły się do powodzenia Konkursu, jak też Czytelnikom, którzy przez wzięcie udziału w Konkursie wyrazili zainteresowanie poczynaniami naszego pisma. Specjalnie szczerą podziękę ślemy pod adresem tych, którzy do rozwiązań dołączali tak miłe dla Redakcji listy. Wyrażamy przekonanie, iż następnenasze Konkursy cieszyć się będą niemniejszem powodzeniem.

Redakcja.

Z RUCHU WYDAWNICZEGO

HILLMANN Wilhelm: Der Flugzeugbau Schütte—Lanz nebst. e. Beitrag zu Frage des transozeanischen Luftverkehrs. (64 S.). 4⁰. Rm. 5.50, Lw. 7.25.

KLEINMANN Philip u. Herman Heindl.: Die mündliche Prüfungs des Kraftfahrzeuge-Führers gemäss Abschnitt 4 der Anweisung über die Prüfung der Führer von Kraft fahrzeugen. 2 verm. u. verb. Aufl. (VIII, 72 S.) Rm. 2.50.

Grosser LUFTVERKEHRS — ATLAS von Europa. Bearb. u. hrsg. unter Mitw. d. Wissens Gesellschaft f. Luftfahrt E. V. (LXVI, Karten mit Plänen u. Erkl. auf d. Rücks. 33. XII S.). 4⁰ Lw. Rm. 25.

MARCUSSEN Carl: Die Prüfung des Kraftfahrzeugführers. (112 S.). Rm. 2.50.

OPITZ Ercih: Segel-Flugzeug. (94 S.). Rm. 2.50.

STÖPEL Herman: Rechnen für Autoschlosser. Rm. 6.

ADRESSBUCH der Kraftfahrtzeug-Besitzer in der Kresihauptmannschaft Zwickau. Rm. 4.

DIETL Stephan: Katechismus f. Kraftfahrer. (143 S.). Rm. 2, geb. 3.

HOFAMNN Richard: Die Praxis des Kraftwagenführers. (255 S.) kl. 8⁰. Rm. Lw. 6.

MEIBES Otto: Die Deutsche Automobil Industrie. (169 S.). Rm. 7, Lw. 8. 5P.

LENGERKE B.: Automobil A. B. C. Prakt. Reparaturen — u. Nachschlagebuch in alp hab. Reihenfolge. 7 völlig neu bearb. Aufl. (252 S.) kl. 8⁰. Lw. Rm. 4.

NASSNER Hans: Fachkunde für Kraftfahrer. Ein Lehrb. f. d. Gebr. an Fach-, u. Fahrschulen u. f. d. Selbstunterricht. 2 Aufl. (64 S.) 8⁰ Rm. 1.60.

Ins REICH der Lüste. Einf. in. d. Luftfahrt. Hrsg. v. Johannes Poeschol. (266 S.) 8⁰. Hlw. Rm. 3

SOHST Walter: Prüfungsfragen für Kraftradfahrer. (75 S.) kl. 8⁰. Rm. 1.25.

UHLEIN Otto: Prüfrungsfragen für Kraftwagen- u. Kraftradfürer. (72 S.) kl. 8⁰. Rm. 1.

WESTERKAMP LUTH: Die Kraftwagenstähle und ihre Feuerbehandlung. (155 S.) kl. 8⁰. Rm. 3.50.

Gaistener TASCHEN-FAHRPLAN mit dem wichtigsten Auslandschlüssen. Autolinien u. Seilschwebebahnen. (48 S.) 16⁰. Öst. Sch. —40.

SPIS RZECZY

WARUNKI PRENUMERATY

Auta
i
Przeglądu Samoch. i Mot.
połączonych

Rocznie . . . . 24 zł.
Półrocznie . . . 12 zł.
Kwartalnie . . . 6 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto 1 648.



„HUDSEXWAY"

SP. Z OGR. ODP.



Generalne Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk:

„HUDSON-ESSEX MOTOR CAR COMPANY, DETROIT, U. S. A."

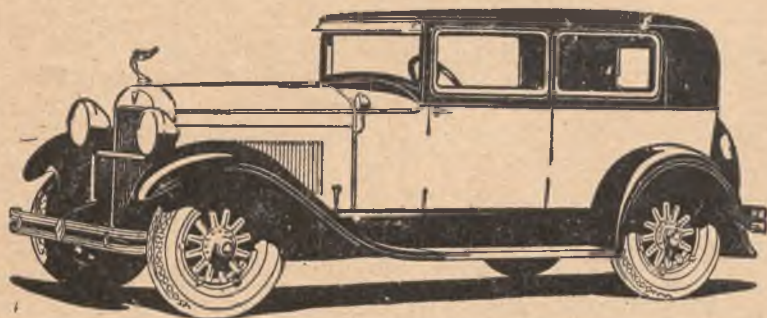
komunikuje, że zastępstwa lokalne znakomitych wozów

„HUDSON" i „ESSEX"

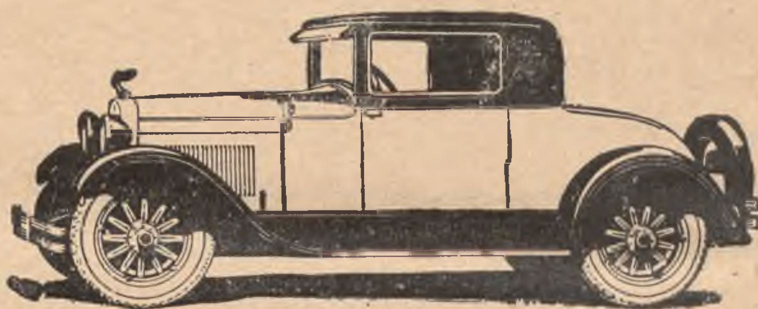
zleciło następującym firmom:

Warszawa — „Motofors", Kredytowa 9
Poznań — Szafarkiewicz i Menzel, Wały Wazów 22
Łódź — Hugon Strobach, Piotrkowska 154
Gdańsk — Otto Albert
Katowice — Inż. S. Hochermann, ul. Wita Stwosza 3
Białystok — „Brosexauto" Sienkiewicza 12

Dzięki uruchomieniu na terenie POLSKIEJ UNJI CELNEJ specjalnej montowni samochodowej



„Hudson"



„Essex"

dla rynku polskiego udało się uzyskać możność

REKORDOWEGO OBNIŻENIA CEN

TYCH ZNAKOMITYCH WOZÓW

Tak więc:

	Kosztowały dotychczas	Kosztują obecnie loco Gdańsk
Limuzyna 4-drzwiowa „Sedan"	$ 1.960.—	$ 1.545.—
„ 2-drzwiowa „Coach"	„ 1.850.—	„ 1.465.—
Podwozie	„ 1.060.—	„ 935.—

(Zderzaki za oddzielną dopłatą)

Tak wydatne obniżenie cen nie wpłynęło bynajmniej na pogorszenie wozu, o którego znakomitych zaletach przekonacie się najlepiej przy demonstracji, którą uskuteczni chętnie najbliższy przedstawiciel.

PRZEGLĄD
SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
MIESIĘCZNIK. REDAKCJA I ADMINISTRACJA WARSZAWA WILCZA 14/25 TEL 54-99

Nr 12 Grudzień 1928 r. Rok III

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN REDAKTOR DZIAŁU PRZEM.-HANDL.: BOLESŁAW J. KACHEL
WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
ADMINISTRACJA (HOŻA 37 M. 27) CZYNNA CODZIENNIE OD GODZINY 18-ej DO 20-ej
TELEFON REDAKCJI I ADMINISTRACJI 245-08. TELEFON OSOBISTY REDAKTORA 54-99

PRZED CZWARTYM ROKIEM WYDAWNICTWA

Po numerze listopadowym, który poświęciliśmy omówieniu rozwoju polskiego automobilizmu: zagadnień konstrukcyjnych, przemysłowych i handlowych, na miejscu będzie powiedzieć słów parę o nas samych, gdyż prasa samochodowa jest jednym z ogniw całości i przez swoją działalność może niejednokrotnie wpłynąć na taki lub inny rozwój spraw o znaczeniu ogólnem.

Warunki rozwoju prasy samochodowej były u nas dotychczas nie lżejsze, niż warunki rozwoju automobilizmu wogóle. W tych trudnych warunkach „Przegląd Samochodowy i Motocyklowy" starał się spełnić swoje zadanie popularyzacji techniki samochodowej i starał się ugrutować i rozwinąć zaufanie do polskich zdolności konstrukcyjnych i do krajowych możliwości produkcji.

Czytelnicy nasi wiedzą zbyt dobrze, że nie wywiązywaliśmy się z zadania zgodnie z programem, lecz wiedzą też niewątpliwie, że robiliśmy wszystko to co było w naszych warunkach do zrobienia. Stale wzrastająca poczytność pisma, a w związku z tem stale poprawiający się poziom pisma, utwierdzają nas w przekonaniu, że idziemy w dobrym kierunku.

Obecnie możemy zakomunikować naszym Czytelnikom, że jesteśmy na drodze do dokonania dalszego i znacznego postępu w wydawnictwie.

Na skutek porozumienia pomiędzy Automobilklubem Polski i Wojskowym Klubem Samochodowym i Motocyklowym zostało postanowione połączenie „Auta" i „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego".

Nie wątpimy, iż wiadomość ta będzie z zadowoleniem przyjęta przez wszystkich naszych Czytelników. Dzięki połączeniu wydawnictw będziemy mogli objąć wszystkie dziedziny automobilizmu i podawać naszym Czytelnikom wszystkie wiadomości, jakie dotychczas musieli oni zbierać w dwu odzielnych czasopismach. Mamy nadzieję, iż wszyscy dotychczasowi prenumeratorzy „Auta"i „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" zostaną nadal naszymi prenumeratorami, a wzamian za to, dzięki podwójnie zwiększonemu nakładowi, będziemy mogli dać Im bogatszą treść i bogatszą szatę zewnętrzną wydawnictwa.

* * *

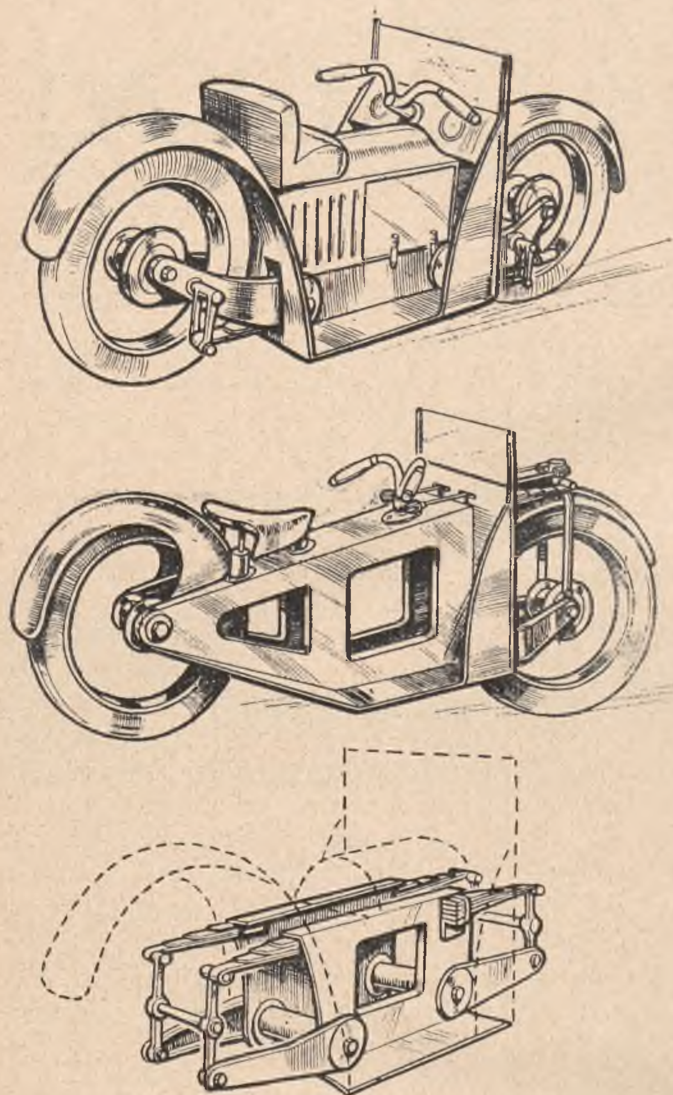
W ten sposób dwa największe czasopisma samochodowe polskie dają dobry przykład połączenia wysiłków. Połączenie to jest tem cenniejsze, że nie zostało narzucone przez warunki zewnętrzne, ale wynikło na skutek dążenia do stworzenia wydawnictwa na wysokim poziomie redakcyjnym i graficznym, które mogło-by godnie reprezentować stale rozwijający się automobilizm polski.

REDAKCJA.

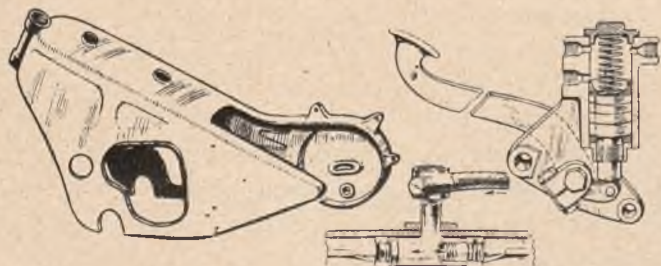
Wszyscy prenumeratorzy „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego", poczynając od dnia 1 Stycznia 1929 r., będą otrzymywali czasopismo „Auto" połączone z „Przeglądem Samochodowym i Motocyklowym".

ADMINISTRACJA.

NOWE POMYSŁY ANGIELSKICH MOTOCYKLI



Ciekawe pomysły samochodu-motocykla.



Rama motocykla Ascot-Pullin.

Mechanizm hamulców hydraulicznych Ascot-Pullin.

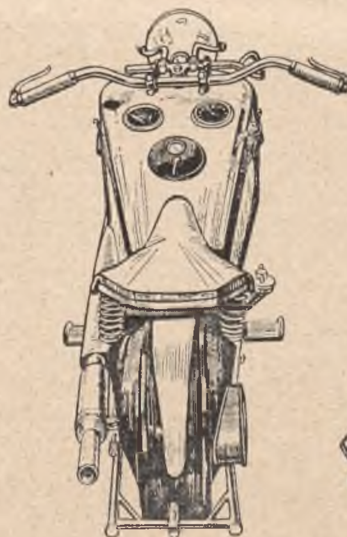
W ciągu ostatniego roku dała się zauważyć wybitna tendencja konstruktorów do ujednostajnienia budowy motocykli i dlatego też prawie wszystkie firmy wystawiły maszyny, różniące się między sobą jedynie szczegółami. Zasadnicze cechy charakterystyczne były zawsze te same. Wszystkie fabryki, nawet najbrdziej konerwatywne, jak Norton, A.J.S., Sunbeam etc. obniżyły do możliwych granic siodła, skróciły i poszerzyły zbiorniki benzyny, obniżyły punkt środka ciężkości, by uzyskać jaknajlepszą równowagę, oraz zapewnić wygodną pozycję kierowcy.

Oczywiście wśród racjonalnych opracowań trafiały się i budowy, dochodzące do absurdu w swej „nowoczesności", że naprzykład wspomnę t. zw. model „krzywy" B.S.A., gdzie jeździec ma dosłownie kolana pod brodą i siedzi w sposób wprost nieprzyzwoity. Tak silne obniżenie siodła zmusiło konstruktorów do nachylenia cylindra ku przodowi, co powodowało, że motocykle były zbyt „ciężkie na łeb" i przez to nie utrzymywały dobrego kierunku jazdy, rzucając w większej szybkości na boki. Objaw ten dał się zauważyć nawet na naszych wyścigach w Polsce, gdzie jeźdźcy sztucznie objeżdżali tył maszyny, by zapewnić sobie spokojniejszą i równiejszą jazdę.

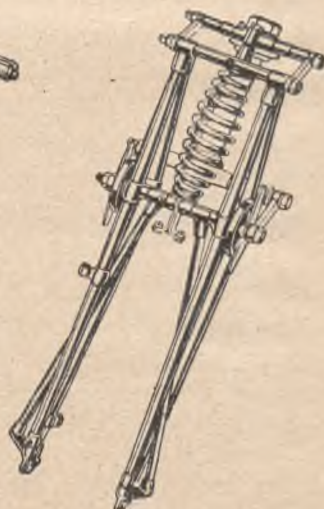
W celu scharakteryzowania dotychczasowych tendencyj angielskich konstruktorów, pozwalam sobie podać rysunek, umieszczony w „The Motor Cycle", przedstawiający projekt jednego z motocyklistów, jak winien wyglądać „ idealny motocykl sportowy". Oczywiście nie potrzeba chyba nadmieniać, że projekt ten zawiera cały szereg nonsensów, widocznych na pierwszy rzut oka.

Ponieważ konstruktorzy doszli — że tak się wyrażę — do szczytu doskonałości, przeto pomysłowość swą rozwinęli w stronę jaknajwiększego ulepszenia detali, budując specjalnie mocne widełki przednie, łagodne, ale skuteczne hamulce, praktyczne korki do zbiorników, efektowne tablice rozdzielcze i zegarowe, a nawet zdobyli się na umieszczenie licznika szybkości w samym zbiorniku benzyny, co zresztą wydaje mi się niezbyt praktycznem.

Co do samego silnika, to wzmocnione zostało chłodzenie, oraz oliwienie — to ostatnie przez zastosowanie systemu obiegowego, z powracaniem oliwy z karteru do zbiornika. Jest to jedno z najracjonalniejszych ulepszeń.

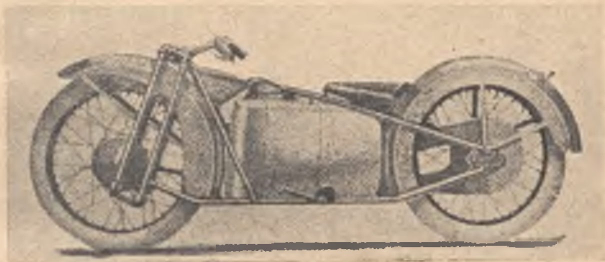


A. J. W. widziany z góry



Nowy model widełek przednich.

Mimo wszystko, można jeszcze dużo zrobić w dziedzinie budowy motocykli. W tej mierze przychodzi mi na myśl kilka braków do poprawienia, a mianowicie: ujednostajnienie śrub i nakrętek, które obecnie w poszczególnym motocyklu wymagają conajmniej pięciu kluczy; ułatwienie wyjmowania kół, bez konieczności żmudnego rozbierania mechanizmów hamulcowych i napędowych; podnoszenie tylnego błotnika, bez którego to podniesienia niepodobna szybko i łatwo wyjąć tylnego koła; zastąpienie mało wydajnego łańcucha, jako mechanizmu napędowego, jakimś innym systemem, jak np. ślimakiem i ślimacznicą, bądź trybami stożkowemi. Dalej polepszenie resowrowania motocykla, oraz skasowanie szeregu niepotrzebnie wystających części, rurek, kabli, etc., które przeszkadzają bardzo w czyszczeniu maszyny, a które można z łatwością usunąć, włączając do konstrukcji ramy, lub silnika; racjonalne umieszczenie wyłączników do światła, oraz przycisku do sygnału; zamortyzowanie sprężyn siodła i widelca przedniego. etc., etc.



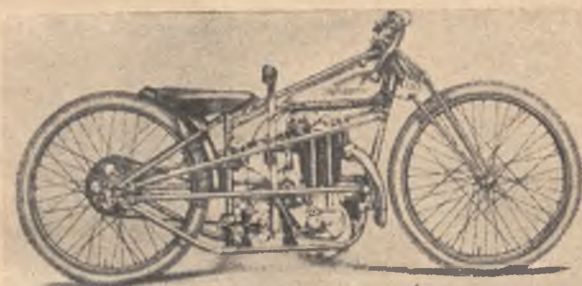
Motocykl Tinkler O. E. C.

Obecnie powstał szereg ciekawych pomysłów, charakteryzujących dążenie do wynalezienia nowych dróg w budowie motocykli, bez oglądania się na dotychczasowe zasady. Przeważają w tych pomysłach trzy zasadnicze cechy: prasowana z blachy stalowej rama, blok silnika, całkowicie zamknięty i osłonięty, oraz teoretycznie idealny system sterowania. Również rzuca się w oczy dążność do resorowania także i tylnego koła względem ramy.

Załączam rysunki projektu, „Ascot-Pullin" 496 cm³, o leżącym silniku, sterowanym z góry, stalowej prasowanej ramie i hydraulicznych hamulcach, operowanych jednocześnie zapomocą pedału.

Podobnym do tego projektu jest motocykl „O. E. C". z blokiem silnikowym „Tinkler", ciekawy z powodu zupełnego osłonięcia mechanizmu silnika i skrzynki przekładniowej, oraz posiadający nowy system kierowania t. zw. „duplexsteering", którego szczegóły podaję.

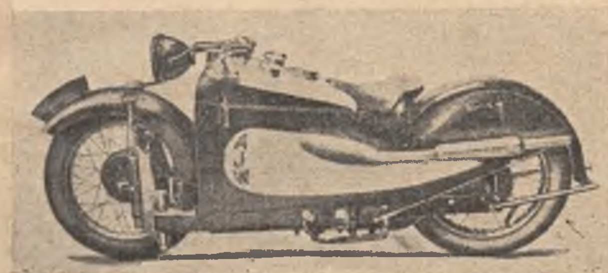
Całkiem odmienną budowę zaprojektowała firma „A. J. W.", a mianowicie raczej samochód na dwu kołach, niż motocykl. Można z łatwością odróżnić podwozie, składające się z ramy, w której osadzony jest czterocylindrowy, wodą chłodzony silnik, skrzynka przekładniowa, oraz uchwyty kół: tylnego i przedniego



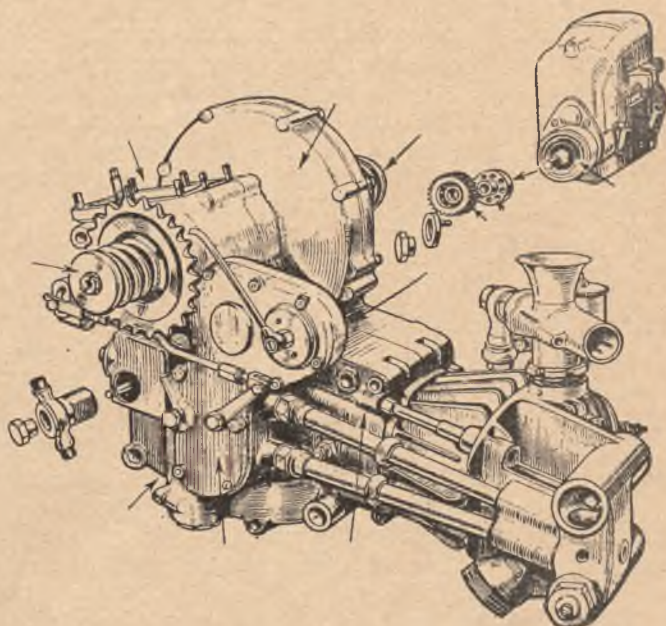




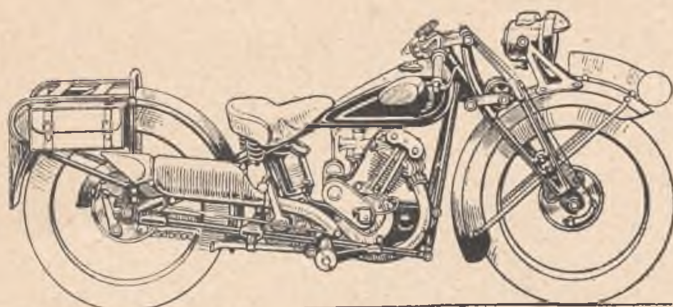
Ciekawe modele Dirt Track: od góry ku dołowi New Imperial, B. S. A., Mc Evoy.



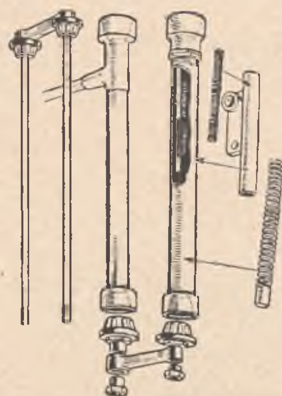
1000 ccm A. J. W. chłodzony wodą.



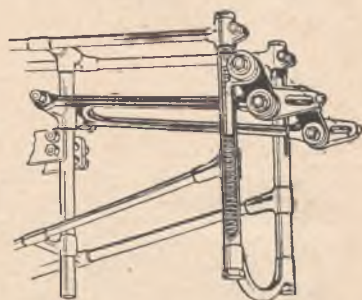
Silnik motocyklu 496 ccm Ascot-Pullin.



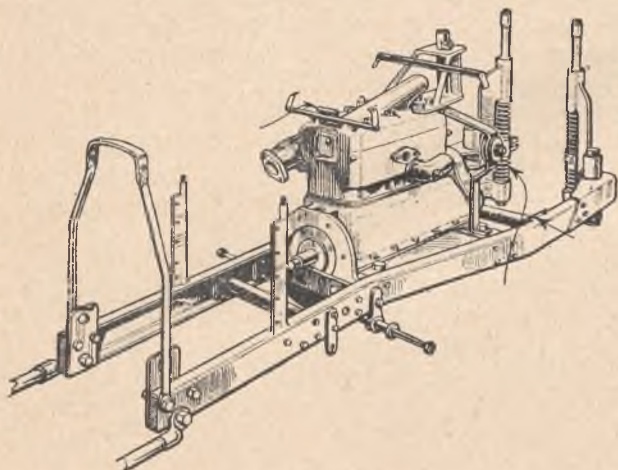
Projekt ultra-modernistycznego motocyklu.



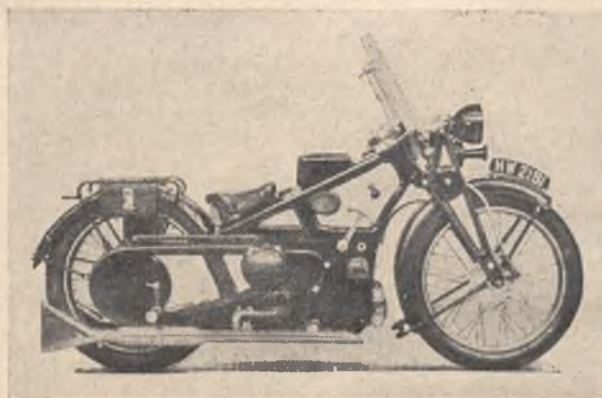
Resorowanie tylnego koła.



Mechanizm kierowniczy O. E. C. Tinkler.



Podwozie i blok silnika A. J. W.



496 ccm Ascot-Pullin.

z systemem kierowania „duplex". Całość przedstawia się rzeczywiście ciekawie.

Jednocześnie zamieszczam rysunek ciekawego rozwiązania resorowania tylnego koła, opracownego przez fabrykę „O. E. C.".

Dalsze znów rysunki przedstawiają pomysły jednego z amatorów — motocyklistów i charakteryzują dobitnie panujące obecnie prądy w konstrukcjach motocykli - samochodów. Charakterystycznem jest zastosowanie dwu płaskich resorów podłużnych, w stalowej prasowanej ramie, na końcach których umocowane są uchwyty kół. Motocykle te mają jakoby odpowiadać wszelkim warunkom komfortu i wygody.

Osobny dział konstrukcji stanowią specjalne motocykle wyścigowe, służące do tak popularnych obecnie w Anglji wyścigów na ziemnych torach płaskich, t. zw. „dirt-track'ów". Są to normalne maszyny, z obniżonym znacznie silnikiem, bez resorów, z małym zbiornikiem paliwa, bardzo dobrze i starannie zrównoważone, bez wszelkich zbędnych części, czasem nawet bez skrzynki przekładniowej. Nie potrzeba chyba nadmieniać, że motocykle te nie nadają się zupełnie do normalnej jazdy i z punktu widzenia sportu i pożytku stanowią zbędny nonsens.

Witold Rychter.

ZJAZD AUTOMOBILKLUBÓW

W dniach 8 i 9 grudnia odbył się w Warszawie doroczny Zjazd automobilowy.

Bardziej szczegółowe sprawozdanie ze Zjazdu zamieścimy w styczniowym numerze „Auta" tutaj chcemy tylko podkreślić bardzo dodatnie wrażenie ogólne, jakie ze Zjazdu odnieśliśmy. Stanowisko, jakie A. P. zajmował w czasie prac i dyskusji było takie, jakiem stanowisko naczelnej instytucji sportu automobilowego być powinno: pozbawione małostkowości i partykularyzmu, gotowe do przyjęcia każdej pożytecznej inicjatywy. Dzięki temu praca Zjazdu mogła być spokojną i owocną. Sposób prowadzenia obrad przez A. P. zwiększył jego autorytet i popularność. Na podstawie prac Zjazdu stwierdzić było można, że działalność Klubów Automobilowych, która już dawno wykroczyła poza ramy ściśle sportowe, rozszerza cię coraz bardziej, obejmując turystykę, sprawy drogowe, komunikację samochodową i szereg innych przejawów automobilizmu. Równocześnie, jak automobilizm przestaje być tylko sportem, a staje się zagadnieniem o pierwszorzędnem znaczeniu gospodarczem, Kluby automobilowe nabierają charakteru instytucji społecznych, reprezentujących całokształt interesów automobilizmu.

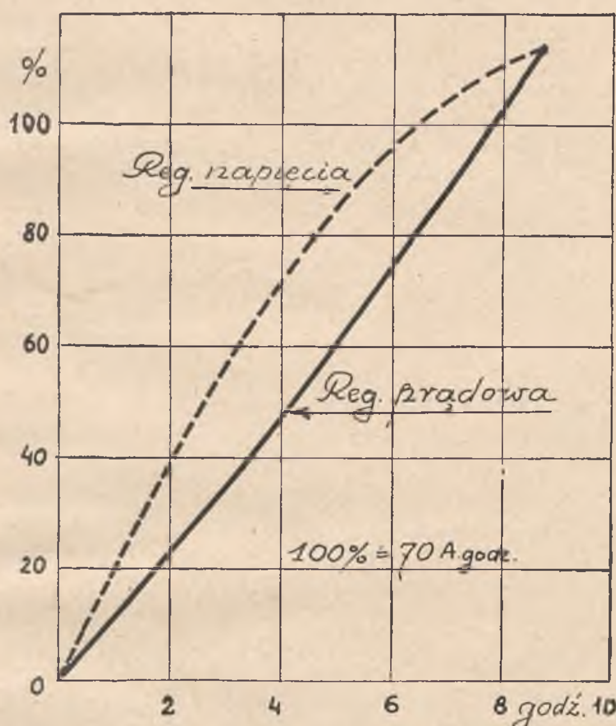
ELEKTRYCZNE WYPOSAŻENIE SAMOCHODU

WEDŁUG DR. E. C. RASSBACHA, DYR. TECHN. FABRYKI ROBERT BOSCH W STUTTGARCIE

(dokończenie—początek p. Nr. 10).

Rys. 14. daje wzrost ładunku akumulatora k % % w zależności od czasu, dla obu systemów regulacji przy jednakowych innych warunkach. Wzrost ładunku jest wyraźnie większy przy regulacji napięciowej, niż przy prądowej: Przewagę maszyny z regulacją napięciową wykazuje też wykres 15.

Rys. 11. wykazuje prąd, płynący do baterji przy włączonem oświetleniu. Przy regulacji prądowej nie występuje tu szkodliwy nadmiar prądu tak, iż baterja jest zabezpieczoną przed przeładowaniem. Tu szukać



należy wytłomaczenia tego zjawiska, iż w Ameryce często spotyka się w dzień wozy z zapalonemi reflektorami.

Przy jeździe z załączonem światłem i wyładowaną baterją obciążenie maszyny z regulacją prądową jest znacznie gorsze (rys. 13). Maszyna z regulacją napięciową (krzywa górna) wykazuje prąd ładowania na całej rozciągłości zmiany ilości obrotów, przy regulacji zaś prądowej tylko w zakresie ograniczonym. Przy dużych ilościach obrotów przy regulacji prądowej nie mamy nadmiaru prądu, tak, że nawet wyładowana baterja zmuszoną jest oddawać prąd. Gdy baterja wyładowana jest częściowo (np. po długim postoju z zapalonemi światłami) niema możności wyzyskania w nocy pełnej szybkości wozu, gdyż napięcie wyładowanej baterji jest zbyt nizkie dla dostatecznego oświetlenia.

Przy prądnicy z regulacją napięcia spada ono w skrajnym wypadku nie niżej normalnej wartości, tak, iż żarówki świecą pełnem światłem.

Dalszą niekorzystną właściwością maszyny z regulacją prądową jest wrażliwość na wzrost oporów w obwodzie ładowania np. przez złe styki. Okazuje się, że wtedy napięcie wzrasta b. silnie i osiąga takie wartości, które są szkodliwe dla żarówek.

Urządzenia, łagodzące skutki regulacji prądowej, np. termostat, włączający opór do obwodu wzbudzania, służą głównie dla zabezpieczenia samej maszyny, nie pomagają natomiast pod względem niewystarczalności maszyny do ładowania baterji.

Maszyny z regulacją napięciową mają doniosłą przewagę, polegającą na tem, iż baterja wymaga mniejszej uwagi, dłużej służy i że nawet przy uszkodzonej czy zupełnie unieruchomionej baterji wóz jest całkowicie zdolny do jazdy. Przy maszynie z trzecią szczotką jazda bez baterji jest zupełnie uniemożliwiona, zdolność do ruchu jest więc całkowicie uzależniona od baterji. Przewagę maszyn z regulacją napięcia rozpatrzymy jeszcze z innego punktu widzenia.

Na korzyść maszyn z regulacją prądową często zaznacza się, że są one tańcze, niż maszyny z drogim regulatorem napięcia. Nie można jednak brać pod uwagę ceny jednej części instalacji, należy natomiast uwzględniać cenę całości, która dopiero może być miarodajna. Wielkość i koszta baterji winny być ustalane odpowiednio do potrzeb rozruchu. Przy regulacji prądowej natomiast potrzebna jest baterja większa, niż było-by to koniecznem ze względu na rozruch. Tak np. jedna z niemieckich fabryk, posługująca się regulacją prądową, przepisuje baterję o pojemności 115 Ah, niezależnie od wielkości wozu. Baterje wozów amerykańskich są jeszcze większe. Dla rozruchu natomiast wystarcza baterja 60 — 80 Ah, często zaś jeszcze mniejsza. Takie małe baterje mogą być stosowane przy regulacji napięciowej wówczas, gdy przy regulacji prądowej są przedwcześnie niszczone. Większe baterje są uwarunkowane jedynie regulacją prądową, a nadwyżka ceny ich obciąża prądnicę. Zestawienie kosztów wg. cen jednej z firm wykazuje, iż przy normalnej instalacji koszt całkowity wynosi przy obu systemach regulacji wielkość jednakową, przy małych zaś wozach tańszą okazuje się instalacja z prądnicą o regulacji napięciowej.

Przy dokładnem więc porównaniu okazuje się, iż pod względem ceny instalacja z regulacją prądową nie po-

siada tej przewagi, jaką jej zawsze przypisują. Ujemna zaś jej strona przejawia się w podwyższeniu kosztów eksploatacji wozu. W Ameryce, gdzie zwraca się uwagę przedewszystkiem na nizką cenę wozu, po krótkim czasie (2—3 lat) wozy są odsprzedawane Koszta utrzymania nie odgrywają takiej roli, jak u nas. W Europie czas używania samochodu jest znacznie dłuższy, niż w Ameryce. Odbiorca europejski wskutek mniejszej zasobności pieniężnej potrzebuje dłuższego czasu dla zamortyzowania kosztów. Koszta utrzymania instalacji elektrycznej pochodzą w głównej mierze z potrzeby naprawy lub zmiany baterji i dlatego niesłusznem jest stosowanie instalacji, której koszt zakładowy jest niższy, a jednocześnie koszta utrzymania o tyle wyższe, iż przekraczają sumy, inwestowane odrazu w instalację droższą

Zapalanie od magneto od akumulatora?

W Europie stosuje się przeważnie magneto, podczas gdy w Ameryce przeważa zapalanie bateryjne: Magneto stanowi zamkniętą aparaturę, napędzaną od silnika. W tworniku magneta powstaje prąd nizkiego napięcia, który na skutek przerwania zamienia się na prąd wysokiego napięcia, doprowadzany przy pomocy przewodów do świec. Zapalenie bateryjne stanowi zespół poszczególnych aparatur, jak akumulator (źródło prądu), rozdzielacz prądu i przerywacz, wreszcie transformator. Prąd, płynący przez przerywacz od uzwojenia pierwotnego transformatora pochodzi ze specjalnego źródła prądu. Prąd wtórny (wysokiego napięcia) przekazywany jest za pomocą rozdzielacza świecom. Kotwica magneta daje iskrę przy pewnej dopiero liczbie obrotów, jednak wielkość i siła iskry wzrasta z liczbą obrotów, ponieważ przy większej liczbie obrotów wzrasta napięcie. Naodwrót ma się rzecz przy zapalaniu bateryjnem: najsilniejsza iskra powstaje przy nizkich obrotach, ponieważ pole magnetyczne uzwojenia transformatora ma dosyć czasu do wytworzenia iskry. W miarę jednak zwiększania się liczby obrotów siła iskry zmniejsza się, dochodząc przy zbyt wielkich obrotach prawie do zera, ponieważ czas pomiędzy poszczególnemi wyładowaniami jest za krótki.

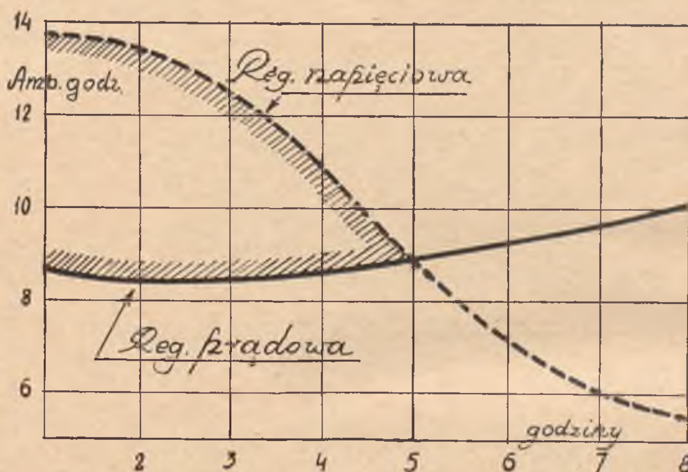
Pod względem technicznym przewyższa zapalenie bateryjne zapłon od magneta przez silną iskrę przy nizkich obrotach, jednak wadami tego zapalania jest słaba iskra już przy średnich obrotach i bardzo ograniczona wydajność iskry przy obrotach wysokich. Pod względem ekonomicznym przewaga zapalania bateryjnego leży w nizkich jej kosztach założenia.

Przy ocenie obu rodzajów zapalania popełnia się zawsze jeden błąd: zapomina się o tem, iż, o ile magneto jest całością. o tyle zapalanie bateryjne zdolne jest do pracy o tyle tylko, o ile do pracy zdolna jest baterja. I tak, jak regulacja prądowa wymaga dobrej i naładowanej baterji, tak wymaga jej zapalenie bateryjne, zależne od najbardziej podatnej na zepsucie części instalacji — właśnie baterji. Drugim błędem jest nazywanie „zapalaniem bateryjnym" wszelkiego zapalania od akumulatora. Należałoby bowiem nazywać „zapalaniem bateryjnym" tylko takie zapalanie, które oparte jest na dynamomaszynie z regulacją prądową — tu bowiem bez baterji nic zrobić nie można. Natomiast nadawałaby się może nazwa „zapalania od dynamomaszyny" dla tych systemów t. zw. zapalania bateryjnego, które oparte jest na regulacji napięciowej, od akumulatora niezależnej. Mimo to wszystko jednak sam fakt zupełnej niezależności magneta od innych środków dopływu prądu stawia je wyżej od innych systemów zapalania.

Wnioski.

Dla wyboru pomiędzy napięciem 6-o i 12-ovoltowem decyduje rozruch. 6 V wystarcza przy małych silnikach, dla silników większych wymaga się 12-tu wilt, szczególniej zaś dla silników o wysokim stopniu sprężania.

Prądnica z regulacją napięciową posiada taką wyższość nad prądnicą z regulacją prądową, iż przy największych kosztach opłaca się, tembardziej, jeśli, jak to powiedziano. w zasadzie koszta te nie różnią się.

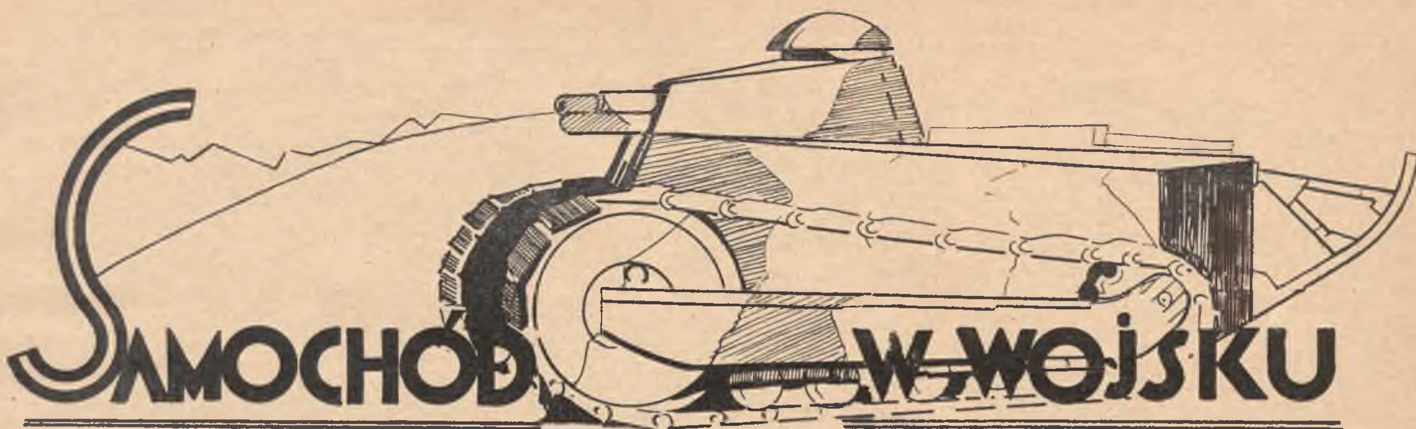


Przy wyborze pomiędzy zapaleniem od magneta i bateryjnem należy dać magnetu pierwszeństwo zawsze tam, gdzie wymaga się wygody i pewności jazdy i gdzie liczymy się z wysokiemi obrotami silnika. Przy wyborze zapalania „bateryjnego" należy zawsze badać, jaką regulację posiada prądnica.

N. B. Nie wątpimy, że opinja dr. Rassbacha, dyrektora firmy R. Bosch w Stuttgardzie zainteresowała czytelników, szczególniej dzięki ciekawym wykresom porównawczym, nie mniej jednak nie podzielamy kategorycznych wniosków dr. R o wyższości regulacji napięciowej. Sądzimy, że autor przedstawił zalety regulacji napięciowej nieco jednostronnie: w szczególności nie wspomniał nic o defektach samego regulatora napięciowego, który jest przyrządem dość delikatnym i trudnym do reperacji. Jeżeli zaś chodzi o systemy zapalania to autor nie wspomniał nic o łatwiejszym rozruchu i łatwości regulacji i ustawiania zapłonu, co stanowi bezsprzeczne zalety zapalania od baterji.

Do powyższego tematu postaramy się jeszcze powrócić.

(Red.).



ĆWICZENIA MARSZOWE NA SAMOCHODACH

Po zakończeniu normalnego kursu podoficerskiego (na kaprali rezerwy) koniecznem jest dać przyszłym kapralom chociażby pojęcie o tem, czem jest marsz na samochodach. Indywidualne wyszkolenie w jeździe, chociażby posunięte dość daleko, nigdy nie może dać tyle doświadczenia i prawdziwej wprawy w kierowaniu samochodem — co marsz kolumny z zadanym rozkładem jazdy i zadanem tempem na danym etapie.

W rozwoju sportu samochodowego wogóle widzimy też coraz to szersze stosowanie rajdów, prób wytrzymałości z dopuszczeniem zmiany kierowców na tej samej maszynie, prób oszczędności paliwa i smarów na długich etapach i widzimy też stopniowy zanik znaczenia wyścigów samochodowych.

Nic nowego pod słońcem! Jak dana lokomotywa może rozwinąć momentalną szybkaść maksymalną, taką to a taką, lub uciągnąć ciężar tylu a tylu wagonów ładownych na takie to, a takie wzniesienie — w rozkładzie jazdy, który interesuje pasażerów, nie te' tylko czynniki odgrywają główną rolę: trzeba dodać wielką dziedzinę organizacji postojów, nabieranie wody i paliwa, skrzyżowań z linjami bocznemi, zastosowanie do godzin wyruszenia i przybycia, łączności z innemi linjami magistralnemi, zmiany brygad, etc., etc.

W tym roku poraz pierwszy mając możność posiadania jednotypowych wozów ciężarowych i półciężarowych, (przyczem nakoniec nie pochodziły one ze stoków amerykańskiej armji we Francji z roku 19-go), — zorganizowano po ukończeniu kursu w szkole podof. 7 Dyonu Samochodowego w Poznaniu ćwiczenia marszowe.

Ćwiczenia te podzielono na dwa marsze: 1) marsz 6 dniowy do Gdyni samochodami ciężarowemi i 2) marsz 7 dniowy do Morskiego-Oka samochodami półciężarowemi, przyczem w tym ostatnim oczywiście głównym momentem zainteresowania, poza normalnemi założeniami ćwiczebnemi, było przeświadczenie, że poraz pierwszy polski oddział wojskowy ćwiczy marsz górski na polskich samochodach.



Szkic trasy ćwiczeń marszowych:
Poznań — Gdynia — Poznań — Morskie Oko — Poznań.

Skład kolumny marszowej północnej: 8 Berlietów, 2 Spa (kuchnia i wóz techniczny), 2 Fordy osobowe, 1 motocykl H. D. z przyczepką.

Obsada: 32 st. szeregowców absolwentów szkoły; 5 podofic. zawodowych w tem: sierżant szef, 2 podofic. na plutonach, jeden techniczny i jeden kucharz; d-cą kolumny marszowej był d-ca kolumny szkolnej, oficerami kolumny marszowej byli oficerowie przydzieleni dla praktycznego przejścia ćwiczeń marszowych: kierownik warsztatów 7 D. S., d-ca kol. ciężarowej i oficer gospodarczy przyczem



Wysyłamy naprzód oficera.

pierwszy pełnił funkcję oficera ruchu, pomoc d-cy kol. w trzymaniu tempa i łączność (mot. H. D.), drugi oficera technicznego (remonty, samoch. techniczny Spa), trzeci — kwatermistrza (karmienie i noclegi, samochód — kuchnia „Spa").

Ogólny nadzór i krytyka oddane były w ręce zastępcy dowódcy 7 dyonu samochodowego, który jechał, wraz z przydzielonym oficerem D. O. K. VII, na osobowym wozie Forda bez obowiązku trzymania się zadanych temp, godzin postojów i noclegów.

Organizacja marszu przewidywała następujący sposób posuwania się kolumny: samochód — kuchnia normalnie odjeżdżał o tyle godzin wcześniej, aby na miejsce postoju obiadowego mieć obiad gotowy do wydania, po wydaniu zaraz ruszyć dalej, aby przybyć na miejsce noclegu o tyle wcześniej, by oddział zastał już wszystko przygotowane.

Jak widzimy, kwatermistrz miał wolną rękę co do szybkości i tempa.

Samochód techniczny posuwa się w ogonie i nie wyprzedza nikogo t j. albo uruchamia albo też ma za zadanie dociągnąć do postoju poszkodowanego, przyczem na wypadek poważnego uszkodzena, na rozkaz jednakże dowódcy kolumny, oficer techniczny powinien były zająć się naładowaniem uszkodzonego wozu na lorę na najdogodniejszej stacji kolejowej i odesłać pod konwojem tych, co na nim jechali, do Poznania.

Samochód Ford d-cy kolumny marszowej posuwał się w zasadzie na przedzie kolumny. Co do miejsca dowódcy kolumny: na przedzie, czy w tyle kolumny, kwestja nie była zdecydowaną. Dane było do wyboru: posuwanie się na przedzie — z ryzykiem pogubienia lub rozciągnięcia kolumny, czemu miałby zapobiec oficer ruchu na motocyklu ruchliwszym, prędszym i zdolniejszym do opędzania głuchych od huku samochodów ciężarowych w marszu; lub też posuwanie się zasadniczo w tyle z tem, że tempo trzymane jest z dostateczną precyzyjnością przez szefa jadącego na pierwszej ciężarówce. Można jeszcze inaczej rozwiązać tę ważną kwestję; przy wyruszaniu wyprowadza z miasta (o ile postój jest w mieście, co zasadniczo jest niepożądanem ze względu na gapiów i nieporządek wywolywany przez włażących między samochody malców i ludność wszędzie w kraju) — oficer ruchu na motocyklu, dowódca zaś śledzi z tyłu za wyjściem całości w porządku i w odpowiednim kierunku trzyma się podczas etapu w zasadzie z tyłu, przed miastami i przed dojściem do końca etapu wyskakuje naprzód, mijając oklumnę w biegu, co przy 30-tu wozach ciężarowych będzie jeszcze trudniejszem niż wymijanie 9-ciu wozów, jak wykazała praktyka, z powodu kurzu i huku. Dużą rolę odgrywa też tempo: Berliety Ford opędzi jatwiej, ze Spa i Ursusem jest to daleko trudniejszem, częściej zaś niemożliwem.

Rozwiązanie tej kwestji zresztą ściśle fachowej, zależne jest też od etatowej ilości samochodów w kolumnie i od składu ilościowego obsady.

T r a s ę obrano następującą: Poznaj, Nakło, Chojnice, Kościerzyna, Egiertowa Huta, Miszewo, Kołeczkowo, Chylonja, Gdynia (obecnie można bardzo dobrze przejechać nowemi szosami wprost na Miszewo—Chylonję zamiast obowiązkowego kluczenia dawniejszego na Klukową Hutę, Kartuzy, Przodkowo, Łebno, Wejherowo — co stwierdziłem na własnej skórze w późnej jesieni 1920 roku, gdym z kolumną szkolną ówczesnego grudziądzkiego Dywizjonu ugrzązł na tej skróconej obecnie przez dobre nawierzchnie drodze na Miszewo). Powrotna trasa prowadziła przez Wejherowo. Kościerzynę, Starogard, Skurcz, Osie (dla poznania puszczy Tucholskiej), Świecie Bydgoszcz, Żnin, Gniezno, do Poznania. Są to dwie klasyczne drogi z Poznania do morza z ominięciem gdańskiego terytorjum, które, jak bolesny wrzód, odcina najprostsze dostępy nasze; pierwsza — najprostsza droga wykręcona literą S, prowadząca za to przez większe miasta.

Zadane tempo jazdy było 15 kilometrów na godzinę nie licząc przystanków. Jest to szybkość normalna naładowanej kolumny ciężarowej, składającej się z 30 wozów ładownych. Warunek był dosyć ostry, ponieważ zadany rozkład jazdy przewidywał częste sprawdzanie czasów przejścia kolumny.

I-szy etap.

Ogółem w marszu kolumna znajdowała się 51 g. 47 m.

Przeciętna szybkość kolumny w marszu bez postojów 16,1 km.

Jak widzimy z powyższych przykładów rzeczywistość okazała się w niezgodności z zadaniem i to w dużym stopniu. Nietylko średnie szybkości na odcinkach, ale i średnie za cały dzień ani razu nie były nie tylko równe zadanym, ale różniły się w górę i w dół (tempo było bardzo nierównomierne) z ogólną tendencją w górę. Kolumna szła szybciej niż nakazano, z następujących powodów: zadane tempo było dla obciążonych wozów (3 tonny), a w rzeczywistości miały one prze-

ciętnie po 600 do 700 kg. obciążenia (benzyna i inne zapasy), wozów stanowiących zwartą kolumnę było tylko 8 a nie 30, co znacznie ułatwia szybkie posuwanie się, — a co najważniejsza, nie tylko kierowcy, dobrze zresztą jeżdżący absolwenci kursu podoficerskiego, tak zwanego normalnego, t. j. tacy, co nie mają pojęcia o jeździe marszowej, ale i oficerowie wykazali ten brak „wyczucia" tempa. Wieloletnie przyzwyczajenie do ciągłych stawań w drodze z powodu defektów starych gratów prowadzonych przez nieumiejętnych uczniów szkół kierowców, stworzyło u nas wszędzie tę psychologję „pchania się" aby prędzej, o ile wóz idzie. Psychologja ta, nagminna u oficerów wojsk samochodowych, jakże daleką jest od koniecznego nie tylko zrozumienia, ale „wyczuwania" wprost tempa, i dyscypliny marszu. Rzeczy stare, jak jest dawnem istnienie piechoty, kawalerji i artylerji — i psychologja „samochodowa", opiewana czasem przez fałszywych proroków automobilizmu, młoda jak automobilizm w wojsku wogóle, a szczególniej w Polskiem. W danym wypadku wozy szły i szły; nie było myśli o patrzeniu na zegarek i na mapę, tylko dziwne i nowe uczucie że, wbrew obawy, nikt nie pozostaje.

Dlatego też tak niezbędnemi są ćwiczenia marszowe z zadanem tempem.

14 września o godz. 3-ej po ciemku odeszła kuchnia. Również po ciemku, równo o 4-tej ruszyła kolumna przez puste ulice miasta, Świt zastał już ją w drodze w kłębach kurzu, który nieodstępnie prawie, przy bardzo ładnej i ciepłej pogodzie uprzyjemniał jazdę, wywołując wciąż marzenia o tej dalekiej przyszłości, kiedy i my nakoniec zdobędziemy się na zapoczątkowanie chociażby gudronowania szos.

Zresztą drogi dobre, nawet pod Poznaniem (wogóle dojazdy do Poznania stają się potrochu coraz gorszemi), — dalej zaś za Nakłem na Pomorzu zupełnie dobre, bez idjotycznych wygarbień pośrodku, (czem również odznaczają się tak zwane „odnowione" szosy koło Poznania). Morenowe pagórki Pomorza miały dać mały przedsmak „aniołkom" (jak to swych ulubieńców nazywa dowódca kolumny) — prawdziwych gór.

Obiad na szosie pod Nakłem. Stoi oddawna Spa z dymiącą kuchnią. Podjechał dowódca Dywizjonu, spytał o grochówkę — zanadto rozgotowana. Okazuje się, że Spa może jednocześnie wyjeżdżać z Berlietami, ponieważ kuchnia (niemiecka z gliceryną w koszuli) może dobrze gotować na pełnym chodzie, szybkość zaś Spa swobodnie rozwija do 50-tki. Ważne dla marszów kolumny półciężarowej, która będzie miała tempo czasem i do 30-tu km. na godzinę przeciętnie przez cały dzień. Podchodzą Berliety jeden za drugim w równych odstępach.

Komenda: „do maszyn". Zbiórka w dwuszeregu. Przywitanie i marsz po obiad, który tak smakuje, gdy się go w rowie (suchym) zajada.

Później poszli i poszli. Nocleg w Chojnicach. Obiad w lesie. Drugi nocleg miał być w Gdyni — ale był w Pogórzu na Oksywskiej Kępie; zamiast u marynarzy, którzy widocznie pomyśleli, że to znów skautki albo inne P. W., (tłumni goście nadmorscy latem) a nie oddział wojskowy — u poczciwych Kaszubów, na „salce" teatralnej na wypożyczonym sianie. Jedyne było nieporozumienie: w żaden sposób nie mógł się z Kaszubką gospodynią dogadać dowódca kolumny, Gruzin, który chciał koniecznie jajecznicy dostać, a ona się z tego śmiała i stale odpowiadała że „tego" to nie dostanie. Po długich tłumaczeniach przy pomocy innych dowodziła, że myślała że to gęś.

16-go w niedzielę, nastąpił objazd właściwego Pomorza przez Radę, Puck, Wielką Wieś, po pod Rozewską latarnię. Tutaj było „clou" geograficzne dla chłopców. Musieli się naocznie przekonać o okrągłości ziemi, widząc Helską strzałę, jak z pod nóg wyłazi, drapie się na jakiś dziwnie wzniesiony horyzont i chowa się za nim, jak za pagórkiem. Była i kąpiel w morzu, i zwiedzanie latarni, i drapanie się po stromych zboczach Rozewskiego brzegu. Naużywało się bractwo.

Przy powrocie wypadek. Ten, taki klasyczny, samochodowy. Najechał „aniołek" przednim kołem Berlieta na ostrym zakręcie na kamień, pękły cybanty, zgięła się i zsunęła oś przednia do tyłu, zahaczyła o odlew karteru i nadłamała występ tegoż. — Za prędko jechał na zakręcie „aniołek". Czasu — średnia ilość: nocleg i ranek, bo odjazd o 14-ej. Oficer techniczny musiał się spieszyć — i zdążył.

Przenocowano tamże. Chciano przejechać się nazajutrz statkiem po tym polskiem morzu, nie było jednak statku z rana (ludzie później jeżdżą na wycieczki po morzu), więc zwiedzono port i miasto jak należy. Obiad. Inwalida Berliet już zdrów. Znowu marsz; teraz przez śliczne lasy i wzgórza Kartuzkie. Nocleg w Kościerzynie, przygotowany bardzo starannie przez Komendanta miejscowej P. K. U. — dojechali tam po dobrej nocnej jeździe o godz. 21,20.



Techniczny, Turek, Poznaniok i reszta zjadaczy bułek.

18-go odjazd o godz. 6-ej. Obiad w głębokich lasach za Skurczem. I znowu za wcześnie przybyli do Bydgoszczy! O całą godzinę i 15 minut! Toż to rozpacz może ogarnąć człowieka.

Nocleg bardzo gościnnie przygotowany przez 8 Dywizjon Pomorski w Bydgoszczy.

19-go odjazd o 7-ej. Obiad przed Gnieznem. Odjazd znowu według rozkładu. (Odjazdy zawsze według rozkładu — ale przejścia przez punkty i przyjazdy?) Aż spotkał ich Dowódca Dywizjonu koło Kostrzyna wymyślaniem. W kosza-



Na najwyższym punkcie polskiej drogi.

rach byli o godzinę przed rozkładem!

Wozy przyszły w porządku i jednocześnie. Uszkodzenia (oprócz wyżej wymienionego wypadku): 1) pęknięcie jednego sworznia resoru przedniego (od wstrząsów nieobciążonej jazdy blisko 900 km. — jazda na roztrzęsienie), 2) urywają się pasy wentylatorów (kruche, lepiej dawać ogniwkowe), 3) niedogodności skutkiem niepotrzebnego dodatkowego filtru do benzyny na przewodzie przed gaźnikiem, zauważono już dawniej, jeszcze we Francji.

Kierowców było po 3-ch na wozie; prowadzenie kolejno. Zasada przyjęta: oficer nie dotyka kierownicy, oprócz oficera ruchu na motocyklu, który prowadzi na zmianę z podoficerem.

Benzyny zużyto ogółem 3.000 kg. Średnio Berliet zużył 31 kg. na 100 km., Ford — 15, Spa — 21. Oliwy razem 360 kg. Berliet 3,7 kg. na 100 km. Ford — 1,7, Spa — 2,7.

Zdjęć niestety nie porobiono, z powodu wypadkowego braku aparatu.

Po przywitaniu się z kolumną na placu, jeszcze za widna, Dowódca Dyonu wydał rozkaz zakazujący wyścia na miasto i natychmiastowego rozpoczęcia przygotowania wozów do zdania, które miało być ukończone najpóźniej w piątek 21,



Nie gadaj, a jedz, chłopie, bo czasu niema...

o godz. 10-ej. O ile wozy będą gotowe do zdania (to jest wymyte, kompletnie wyczyszczone wraz z narzędziami i osprzętem) do 18-ej wieczorem nazajutrz, t. j. we czwartek — można wyjść na miasto. W piątek o godz. 10-ej początek przyjmowania wozów kolumny półciężarowej które musi być tak prędko ukończone, aby kolumna z nowym składem oficerów, kompletnie gotowa do odmarszu na dany rozkaz, z wypoczętymi ludźmi, była gotowa do przeglądu przez dowódcę o godz. 17-ej.

Chodziło w danym wypadku o przećwiczenie warunków wojennych, gdy kolumna potrzaskanych wozów będzie musiała zaraz po przyjeździe zdać cały komplet, odebrać nowy i ruszyć dalej.

Nie gra roli, czy wóz jest potrzaskany czy nie — powinien być zawsze zdany w porządku, t. j. czysty, z rozrachowaniem z benzyny, narzędzi i sprzętu według obowiązujących norm.

I chociaż zmiana ta odbywała się w dorocznym najtrudniejszym momencie życia Dywizjonu, gdy oddziały wracają z ćwiczeń letnich i jednocześnie odbywa się zwolnienie starszego rocznika (właśnie w dniach 18-go, 19-go i 20-go września) co związane jest ze zmianą całej niezawodowej kadry oddziałów, t. j. pisarzy, ordynansów, obsady samochodów i t. d., a przy zmianie tej otrzymała kolumna 5 Ursusów, które tylko co były zdane przez powracające z ćwiczeń kompanje łączności (2 dni miał tylko warsztat na przejrzenie tych Ursusów), — odbyła się ona prędko, sprawnie, cicho i na czas. Miały „aniołki“ czas pobiec do miasta, do znajomych, pochwalić się morzem polskiem.

Nowa obsada oficerska: dowódca kolumny — kierownik zakładu dyonowego, oficer ruchu — adjutant dyonu, kwatermistrz — oficer młodszy kolumny szkolnej, oficer techniczny — ppor. rezerwy, kierownik techniczny warsztatu zakładu (który w ten sposób dopełnił swe pierwsze ćwiczenia rezerwy w Biedrusku z roku bieżącego). Doszedł też do składu kolumny chorąży, jako motocyklista na H. D. oficera ruchu.

W ogólnym nadzorze i krytyce zastąpił swego zastępcę dowódca Dyonu, który zabrał ze sobą, jako prostego widza dowódcę kolumny szkolnej, aby porównał jazdę swych „aniołków“ na Ursusach z jazdą na Berlietach. Obiecany szef oddziału wyszkolenia D. O. K. VII. niestety nie mógł nam towarzyszyć, za to znalazł się aparat fotograficzny, który jednak małe oddał usługi z powodu ulewnych chłodnych deszczów, któremi wynagrodziło sobie niebo wstrzemięźliwość przy nadstawianiu się „wiatrem od morza“.

Sposób posuwania się wzięto zasadniczo ten sam, t. j. kuchnia Spa szła naprzód, dozwolonem jednak było aby w dalszej drodze mogła wyruszyć razem z kolumną albo na krótko tylko przed kolumną. Spa techniczny szedł w ogonie bez prawa opędzania kogokolwiek. Ponieważ obsada kierowców na obydwuch tych Spa była już do nich przyzwyczajona, kwatermistrz przez wszystkie dni jazdy, nie krępowany rozkładem odchodził na krótko przed kolumną, leciał jak opętany i wszędzie oczekiwał z obiadem zawczasu. Techniczny oficer, który zabrał ze sobą dwuch cywilnych majstrów warsztatu dyonowego, chcących w ten sposób wypełnić jeden z tygodni przysługującego im corocznie urlopu: sławnego „Turka“ z Gallipoli i jego przyjaciela zakutego „Poznanioka“ — miał mniej poważną niż jego poprzednik, ale żmudniejszą i częstszą robotę. Przyjeżdżał więc czasem, jak to zobaczymy dalej, spóźniony, nie razem z kolumną.

Oficer ruchu tym razem mniej się trzymał balansowania między czołem i ogonem kolumny, ale z powodu szybkiego tempa wysyłany był naprzód dla oczekiwania i przeprowadzania szybko przez miasta (cieśniny) kolumny. Pozatem pchał go dowódca kolumny po obiedzie dla wykonywania czynności dosłownie kwatermistrzowskich, co okazało się bardzo potrzebnem w kilku wypadkach, ponieważ noclegi trzeba było przygotowywać w ostatnim momencie.

Trasa była następująca:

1-szy dzień Poznań, Jarocin, Ostrów, niemieckiemi dotąd szosami wzdłuż dawniejszej granicy rosyjsko niemieckiej aż do Kępna, stamtąd pod prostym kątem na Wieruszów, Wieluń do Częstochowy na nocleg. 274 kilometry.

2-gi dzień. Od Częstochowy na południe szosą Będzińską przez Koziegłowy do Siewierza, skręt pod prostym kątem na Wschód przez Zawiercie, rozdział wodny między Wartą i Pilicą koło Ogrodzieńca pod Podzamczem, Pilicę (obiad) i dalej wzgórzami Kieleczczyzny aż do Miechowa, ztamtąd na południe, drogą Kadrówki przez Słomniki do Krakowa na nocleg. 151 km.

Wobec braku odpowiedzi z Garnizonów i wobec zapewnienia listownego od jednego z oficerów dyonu, będącego na kuracji w Zakopanem, że tam dobrze przenocować można w Schronisku Towarzystwa Tatrzańskiego, dowódca dyonu zadecydował zmianę trasy zapowiedzianej:

3-ci dzień — Kraków — Nowy Targ, 94 km.

4-ty dzień — Nowy Targ —Mor skie Oko — Nowy Sącz, na inną

3-ci dzień — Kraków — Zakopane, 116 km.

4-ty dzień — Zakopane — Morskie Oko — Zakopane, 62 km.

5-ty dzień — Zakopane — Żywiec — Katowice, 190 km.).

Dalej było bez zmiany:

6-ty dzień, po noclegu w Katowicach, przez Królewską Hutę do Częstochowy na nocleg, 115 km.

7-my dzień Częstochowa — Poznań tą samą drogą 247 km.

Zamiast więc zamierzonych 1.287 km., zrobiono 1.242 km. (z doliczeniem objazdów).

Tempo jazdy do ścisłego przestrzegania było zadane tylko na pierwszy dzień (Poznań — Częstochowa) — 274 km.). = 25 km./godz. i na 7-my dzień (ta sama droga) = 30 km./ godz. co dawało w tym dniu 11 godzin czystej jazdy, w 7-ym 9 godzin.

Warunek wypełnienia na te dni też łatwiejszy, ponieważ przy większej szybkości (i co za tem idzie giętkości w marszu) rzadsze były dane kontrolne punkty przejścia.

Na resztę 5 dni jazdy po drogach nieznanych, podobno bardzo złych i oprócz tego górzystych i górskich dane były rozkłady orjentacyjne z obliczoną przeciętną szybkością 20 km./godz. z zadaniem głównem. odmarszu przyjazdu na nocleg ściśle według rozkładu (przyczem dużą ulgą była możność operowania czasem obiadowym). Sama jazda trwał 54 godzin 30 minut. Wypoczynki i sen — 203 godzin 30 minut.

Średnie szybkości dzienne uzyskne (bez postoji):

1-szy dzień — 24,5 km./godz.
2-gi dzień — 20,7 km./godz.
3-ci dzień — 21,5 km./godz.
4-ty dzień — 15,5 km./godz. (Zakop. — Morskie Oko — Zakop.)
5-ty dzień — 24,9 km./godz.
6-ty dzień — 30 km./godz.
7-my dzień — 30,7 km./godz.

Nierównomierność marszu również duża jak i poprzednio, lecz w dniach 1-ym i 7-ym, bardzo bliska zadanej, tak że można przyjąć, że zadanie było wypełnione. Godziny przyjazdu na nocleg (i oczywiście— wymarszu rano) dotrzymane były stosunkowo bardzo ściśle i w tych pięciu dniach pośrednich, co jednak wywołało powyższą nierównomierność szybkości z powodu przeszkód niezależnych od dowódcy kolumny w postaci objazdów między Częstochową i Koziegłowami, między Dziedzicami i Pszczyną, przy wjeździe do Katowic. D-ca kolumny trzymał się możliwie ściśle zadania trzymania tempa w 1-ym i 7-ym dniu, i wyruszenia i przybycia w pozostałych dniach marszu.

22. września o 4-tej po ciemku, chyłkiem przez puste miasto, przemknęła lekko kolumna na Kórnicką szosę przez Nowy most na Warcie. W lasach mgła poranna zawieszała tak gęsto kurz, że przed sobą nic widać nie było, tylko na większych polanach i otwartych polach kurz łatwiej ustępował. Gdyśmy wjechali, dopędzając kolumnę, w Kórnickie lasy zdawało się, że oni jadą tuż, tuż — a ich już dawno nie było.

We Środzie oficer techniczny (bojowy rezerwista) chciał coś tam o dolewaniu oliwy i obejrzeniu silników do szeregowych gadać, ale nie patrzał zawczasu (niedoświadczony), na rozkład — cichy gwizdek szefa, drugi, i kolumny już niema. Miasteczko za miasteczkiem mijały, bez zatrzymania. Przed Ostrowiem czeka oficer ruchu, przeprowadza prędko kolumnę, parę ukłonów uradowanych cywilów zwolnionych tylko co ze starszego rocznika, las i zatrzymanie. Tu dopiero trzeba nalać oliwy i opatrzyć silniki i gumy. Wóz techniczny z jednym z Ursusów niewidzialny — gumy mu trzaskają. (W tem wielka różnica w podciąganiu kolumny na masywach i na dętkach). Jazda dalej. Droga już bez kurzu, mokra miejscami. Piękne lasy aż pod Kępno, pod którem, koło jakiegoś mająteczku dymi kuchnia.

Obiad w rowie. Podjeżdża zasapany oficer techniczny, gada. Dają mu talerz — jedz prędzej chłopie, bo czasu mało.

W Kępnie skręt, zaczyna mrzyć, w Wieruszowie już mokro, mrzy coraz gorzej, chłopcy poraz pierwszy widzą hałaciarzy, odrapane budy, zwane domami i ciekawie rozglądają się po słomianych strzechach, po nieuprawnych ogrodzonych poletkach przed domami, po rzucających się w oczy odrazu, jakby odciął nożem, resztkach pozostawionego nam przez moskali wschodniego „szerokiego gestu".

Wieluń, Pierwszy rynek, drugi też kwadratowy. Zatrzymanie. Mokro, deszcz, zimno.



Wodogrzmoty Mickiewicza.

Droga śliska — lecz szosy na modłę rosyjską przez całą szerokość drogi bez sławnych latowek poznańskich) i płaskie bez tego wynalazku czysto poznańskiego, bo tego niemcy nie zostawili, — bez wygarbień pośrodku.

Miejscami nawierzchnia nieszczególna, ale wogóle drogi dobre.

Rudniki. Kłobucko. Jedziemy pod wzmagającym się deszczem w ciemniejącym już dniu, wzdłuż nowej kolei żelaznej polskiej, wybudowanej na obejście tych wrzynających się w nasze terytorjum zębów niemieckich, co nam odcięły linję kolejową prostą jak strzała: Katowice, Kępno, Ostrów, Poznań, wzdłuż której jechaliśmy aż do Kępna.



Dotarli do kresu podróży.

W Kłobucku pod ulewnym już deszczem czeka oficer ruchu, by przeprowadzić nas boczną drogą na Wręczyce — prosta jest zamknięta z powodu naprawy. Na tej objazdowej, dobrej zupełnie wązkiej szosie w lasach, co chwila krzyżujemy się z autobusami, które raptem jakby się z worka posypały. Widocznie odchodzą z Częstochowy prawie jednocześnie.

Częstochowa. Jakże innem jest wrażenie od tego które opisuje Sienkiewicz w Potopie: ciemno, deszcz, kilka światełek każe się domyślać ulicy, tylko świecący krzyż, na wieży, przypomina, że to Częstochowa. Stoimy i czekamy oficera ruchu. Nakoniec zjawia się i prowadzi do koszar na nocleg.

Nazajutrz niedziela. O 6-ej wyjazd. Zatrzymanie pod Jasną Górą i marsz na krótką wotywę, przed głównym ołtarzem. Następnie na chwilę uklękli przed cudownym obrazem w starym kościele, pomiędzy tłumem kobiet w czerwonych narzutkach, obeszli mury naokoło (krótki wykład o obronie Częstochowy od szwedów)— „na maszyny“, gwizdek i pojechali.

Pojechali, ale pożal się Boże, po jakiej drodze! Ten sławetny kilkukilometrowy objazd budującego się czy zerwanego mostu przed Koziegłowami toż to hańba i wstyd niemniejszy niż te, na które zasłużył magistrat miasta Częstochowy. Nie tylko nam, przybyszom, co siedzimy ze swemi koszarami w samem sercu przyszłorocznej Wystawy Krajowej w Poznaniu, i codzień dziwujemy się dzikiej wprost energji prezydenta Ratajskiego, zamieniającego puste pola na kwartały nowego kulturalnego miasta, z kanalizacją, wodociągami, elektrycznością, asfaltami kładzionemi na grubem podłożu betonowem, ale i staremu bywalcowi Częstochowy z lat 18 i 19-ych zaraz po „wybuchu Polski“, jednemu z naszych oficerów kiszki się przewracały ze złości na widok tych grzęznących w dziurkach na ulicy samochodów i na wspomnienie, że w 19-ym roku drogi były lepsze. Gdzież się podziewają te pieniądze, te masy pieniędzy zostawiane wciąż i wciąż latami całemi przez przyjezdnych pątników? Do dziś dnia nic nie zrobić z temi „kanawkami“ moskiewskiemi. zdobiącemi ulice wzamian normalnych, europejskich krawężników przy trotuarach! Do dziś dnia miec na głównej ulicy te poprzeczne „kanawki“, istniejące chyba tylko po to, by nie dopuścić do istnienia samochodów w Częstochowie! A ta straszna rudera przed wjazdem na Jasną Górę — ni to dawniejsze koszary ni to „woinskij naczalnik“!

O ile dodamy objazd na szosie, gdzie Fordem z trudnością człowiek przepełza przez rowy, jamy i niesamowite szczątki kładek czy innych domorosłych konstrukcyj — to rzeczywiście przyjdziemy do przekonania, że miejscami w Polsce wszystko się robi aby tylko utrudnić turyzm i tak nam niezbędny ruch cudzoziemców, aby nakoniec odzwyczaili się pytać nas zagranicą: czy mówimy po niemiecku, czy po rosyjsku w Polsce. Napewno jakiś Francuz czy Amerykanin, znający Rosję, zajechawszy do Częstochowy, szczególniej od strony Będzina, będzie przekonany, że to filja „Kiewo-Peczerskiej Ławry“, czy też innego „Pudożskowo Monastyrja“. W każdym razie w umyśle polaka rodzi się natychmiast pytanie: gdzie się podziewają te pieniądze, które wszak płyną i płyną?

W Koziegłowach zatrzymanie dla nalania płynu „Lanitol“ do chłodnicy jednego z Ursusów, bo przecieka.

Oficerowie korzystają ze sposobności by naprędce uszczknąć kawałek schabu w restauracyjce na rynku, do której wyżej wspomniany bywalec Częstochowy jeździł w one czasy wojenne na kolacyjki szosą równą jak stół (w roku 1920-ym).

Za Koziegłowami widocznie zaczyna się królestwo innego pana starosty, bo szosy odrazu się poprawiają, walce drogowe na drodze.

Siewierz. Skręt pod prostym kątem na wschód i odrazu zmiana kraj obrazu: wznosimy się stopniowo na rozdział wód wzdłuż Cz. Przemszy. Wapniak naokoło wygląda z pod trawy, skała wapienna we wsiach widoczna na krawędziach rowów, wapienna nawierzchnia drogi staje się coraz to więcej śliska. Chaty malowane na błękitno.

Poręba. Zawiercie, przecinamy tor kolei dawniej Wiedeńskiej, po lewej stronie stawy na małym strumyku— to Warta nasza poznańska we własnej osobie, tylko szerokości kilku centymetrów, później przecinamy rów—to początek Czarnej Przemszy —i leziemy w górę mimo cementowni Ogrodzieńca aż na wysokie wzniesienie wapienne, z którego Ursusy na gwałt chcą spełznąć po śliskiem mleczku rozmiękłego wapniaka.

Dowódca dyonu zatrzymuje kolumnę, zgrabiałemi z zimna rękoma fotografuje piękny widok zamku ze sterczącemi wapiennemi maczugami naokoło, (z czego nic nie wychodzi, bo przetrzymał), w krótkich słowach wykład o wyrobie cementu (technika), o rozdziale wód (topografja) i o zamkach (historja). Dalej zaczyna się dość paskudny śliski zjazd aż do miasteczka Pilicy. Na rynku nic nie widać — oto kwatermistrz już dawno przyjechał, ugodowo zarekwirował puste pierwsze piętro mającej tu być jakiejś szkoły, przygotował 3 stoły dla biesiady i postawił kuchnię w bramie, by nie mokła.

Jak to przyjemnie jeść pod dachem, kiedy leje!

Zaraz za miasteczkiem bardzo stroma góra. Ledwie wpełzamy i typowemi okolicami Kielecczyzny z górki na górkę na Miechów. Ale w bardzo ciekawym z punktu widzenia topograficznego miejscu pod Smoleńcem, gdzie droga wije się do góry, by przemknąć się pomiędzy dwoma z 3-ch oryginalnych szpiców grzbietami, pod ruinami jakiejś baszty, stoi kuchnia i zaaferowany kwatermistrz i kapral — kucharz pertraktują o jakiego cielaka, który stoi, ale, powiadają, tylko stać może, a iść nie. Okazuje się, że owszem przedtem nietylko szedł, ale i brykał, i jak bry-



Prawdziwe góry.

knął z rowu pod samochód, to aż mu się coś złamało wewnątrz od zetknięcia z przednią osią. Kolumna poszła dalej, a kwatermistrz pozostał prowadząc dyplomatyczne pertraktacje z zawodzącą w niebogłosy babą.

Wolbrom. Miechów. Ciemnieje. Szosy coraz lepsze. Wzniesienia mniejsze, więcej spadków — zjeżdżamy coraz to prędzej w dolinę Wisły.

Już zupełnie po ciemku z zapalonymi latarniami kompletnie schlastana błotem kolumna podchodzi i zatrzymuje się przy pierwszych latarniach jakiejś długiej ulicy Krakowa. Tylko tam kuchnia trochę każe na siebie czekać — ale za to nie tylko kupionego, ale już obdartego ze skóry cielaka wiezie ze sobą, jako zaopatrzenie mięsne na resztę dni. (Zresztą przekonaliśmy się, że konserwy do gotowania w drodze są lepsze niż świeża cielęcina). Spotyka nas bardzo uprzejmie adjutant 5 Dyonu Samochodowego. Prowadzi przez miasto mimo pomnika Jagiełły. Przyjeżdżamy na Dąbie.

Po bardzo serdecznem przyjęciu i noclegu w 5. Dyonie, nazajutrz od rana zwiedzanie Krakowa: od pomnika Jagiełły — wykład o uroczystościach 1910 roku, kiedy to niemcy poaresztowali powracających z Krakowa sokołów poznańskich, o Rondlu — wykład o fortyfikacji średniowiecznej koło murów za Bramą Florjańską, przez Rynek — parę chwil w Marjackim, miejsce przysięgi Kościuszki, zaglądnięcie na podwórze Bibljoteki Jagiellońskiej, wykład o Koperniku — aż na Wawel. Katedra, pokłon grobom królów, podwórzec i sale odnowione zamku. Poznaniokì wytrzeszczają ślipia na te prawdziwe, polskie sale zamkowe, jakże inne od sal tego fabrykatu w „uhralt deutsche moderne Berliner“ stylu, zwanego „zamkiem“ poznańskim.

Tylko pogoda, jak na zamówienie — leje i leje.



Śnieg we wrześniu.

Obiad. Odmarsz. Pełzniemy pod górę na Mogilany. Myślenice, dalej wąwozem Raby, znowu w górę, poważne wzniesienie, ładne już górskie zupełnie widoki (ktoś tam z tyłu przytrzymał na przełęczy Dumonia kolumnę, klarując, że to szczyt Obidowej), wymyślanie, że map czytać nie umieją, zatrzymanie 10 minut ma być u dołu w Skomielnej Białej, na skrzyżowaniu drogi z Krakowa, z tą od Nowego Sącza wzdłuż Podhala na Maków, Żywiec.

Zjazd do Chabówki (paskudny i skandaliczny ten zakręt bez burty, odwrotnie nachylony na zewnątrz, przed samym mostem kolejowym i przejazdem) i zaraz do góry, samochód nie chce iść, kierowcy na Fordzie się dziwią dlaczego silnik nie ciągnie. Proste złudzenie oka, bo wzniesienie poważne, trzeba iść na pierwszym biegu i nie przechodzić na drugi — nizinni ludzie pierwszy raz mają naukę jazdy górskiej. Zresztą Ursusy i Spa leżą łatwo na drugim i trzecim.

Na Obidowej miejscami już idziemy w chmurze, co się wydaje pełznącą z nizin mgłą. Na prawo i lewo nic nie widać. Klikuszowa i wdół do Nowego Targu.

Motocykl został w Krakowie dla kupna płynu „Lanitol“ do zaklejania chłodnic. Oficer ruchu jedzie na Fordzie dowódcy kolumny.

Teraz bierze go do swego Forda d-ca dyonu i naprzód do Zakopanego, przygotować kwatery. D-ca Dyonu przyjął po ciemku z racji latarń elektrycznych Poronin za Zakopane — nic dziwnego, po 22 latach zmieniło się trochę.

Ciemno jak licho, leje, światła łudzą — oto Trzaska, Krupówki, skręt w prawo, jedziemy, pytając i każden do schroniska w odwrotną stronę skierowuje, jak to zwykle bywa. Aż odzywa się gdzieś z trotuaru flegmatyczny głos Kokoszki: „ale dlaczego wy tam jedziecie, przecież schronisko w innej stronie“. Czekał na nas u Trzaski, a ponieważ domyślił się, że tam Fordem na salę nie wjedziemy, wyszedł, bo przestało padać.

Nocleg jest, jedziemy łapać przy wjeździe. Prowadzimy odrazu na placyk schroniska, przez bramę koło jakiegoś dziwoląga, co to ma być w kamieniu wykuty graficzny pomysł Skoczylasa. (Radzę każdemu, kto w Zakopanem będzie, przypatrzeć się jemu: z tyłu — bajeczny. Przypomina mi się inny cudak, ten,



Nad Morskiem Okiem.

co to palubą zwany, stał kiedyś na placu Trzech Krzyży w Warszawie —z tego okresu, niepodległej Polski, gdyśmy Amerykanom za mąkę, kawę z mlekiem na Krakowskiem Przedmieściu pomnik postawili).

Sen pokrzepiający uśmierzył szczękanie zębów z zimna.

Budzą. Cóż za cudowny widok tak dawno nie widzianego Giewontu! Ani chmurki, niebo lazurowe, Czerwone Wierchy całkiem białe, wszystkie inne szczyty też bieleją od śniegu.

Od owego czasu widziałem Alpy, Apeniny, i z daleka Pireneje — ale ten widok Giewontu tak przypomina wczesną młodość tych czasów, kiedy się mieszkało w Zamojszczyźnie w Kuźnicach, jadało u „czepculek“, latało na Gąsienicową Halę, na Zawrat, z rozdziawioną gębą słuchało na wiecach Brzozowskiego, wówczas u szczytu sławy, nie podejrzewanego jeszcze o prowokatorstwo, zdejmowało czemprędzej z czapki gimnazjalnej rosyjskie N z koroną cesarską by się nie różnić od warszawskich sztubaków „bojkotujących“ szkołę rosyjską. Tego czasu gdy w Zakopanem spotykało się tyle rodzin polskich z Petersburga...

Dość dygresji. Jedziemy. W dzień widać jak urosło Zakopane. Wyłażą za Jaszczurówką coraz więcej bielusieńkie szczyty. Piękny las górski, dolina Białki z granicznym mostem, aż z za zakrętu na moście koło „Wodogrzmotów Mickiewicza“ (że też w tej nieboszczce Galicji wszystko muszą dziwacznie nazwał: co ma Mickiewicz do grzmotów?), widzimy, że stoi koło motocykla chorąży i z niedowierzaniem słucha oficera ruchu, który mu tłumaczy, że do śniegu dojedziemy. „Ale zaś, takie coś“!

Chłopacy, puszczeni na parę minut w górę, tak się zaperzyli, że, gdy na gwizdek nakoniec się pozlatywali z różnych stron — musieli parę razy: „Siad“.

Piękne wiraże, i potrochu wjeżdżamy w śnieg, co pokrywa drzewa, mostki i zacienione miejsca.

Na placyku przed schroniskiem na najwyższym miejscu szosy polskiej, stoi kuchnia — Spa i dymi sobie, rozgotowując cielęcinę miechowską w „morsko - ocznej“ wodzie. Podchodzą Ursusy, jeden za drugim wykręcają w kierunku odjazdu. „Kamienie pod koła“ — ryczy dowódca dyonu. „Za dużo wrażeń“ stara się bronić aniołków schorzały (zatruł się tam czemś rybnem w Krakowie) dowódca kolumny szkolnej, jadący w roli widza, góral Kaukazki. „W rozkładzie wrażenia dalej“. — Marsz przed obiadem do Czarnego Stawu.

Komedje z tymi nizinnemi gośćmi: szef najprzód jeszcze z rana, na placu, nie mógł zrozumieć dla czego stok Gubałówki nie pokryty śniegiem, kiedy „również wysoki“ i na równej odległości leżący“ Giewont w śniegu? Teraz chciał dwójki formować do pięcia się na Czarny Staw!

Z początku w świeżym powietrzu wszyscy nie wyłączając pani żony jednego z oficerów naszych, zabranej z Sanatorjum Czerwonego Krzyża, i oficera technicznego, który „pierwszy raz w życiu te jakieś góry“ oglądał — wszyscy szli żwawo gęsiego naokoło Morskiego Oka, ale gdy potem w górę, potrochu, potrochu zawróciło bractwo: najprzód pani z rycerskim d-cą kolumny, i schorzałym „góralem Kaukazkim“, później niedowiarek chorąży, cały warsztat, z Turkiem, aż i sam pan techniczny zjechał na odwrotnej stronie medalu i twierdził później, że „poznał góry“.

„Aniołki“ wytrenowani jak harty, codzienną forsowną gimnastyką wraz ze zwinnym jak koza szefem dotrzymali placu i zasapani dotarli do ponurego stawu. Lazur nieba znikł już przedtem i uparte niebo z kręcącymi się naokoło turni chmurami nie dało i tu zrobić zdjęć, jak należy.

W dół po śliskich kamieniach i na obiad. Melduje d-ca kolumny, że jakiegoś cywila trzeba ratować, bo mu coś z wirażem nie tego wyszło, trochę go zaniosło. Jak ratować, to ratować. Kolumna zjeżdża i na jednym z dolnych wirażów klasyczny widok samochodu co wyleciał z zakrętu, zniósłszy parę słupków (dobrze, że ledwie siedzą w ziemi) zjechał na boku w ten sposób, że zawisł na paru choinkach, zaczepiony o parę kamieni i balansuje sobie galanto. Gdyby go tak dobrze pchnąć, to zakoziołkuje w dół jak się patrzy.

Skorzystał tutaj z cudownej okazji d-ca dyonu i zwrócił uwagę „aniołkom“ jak to się skutkiem nieprzytrzymywania zawczasu wozu hamulcami i dopuszczenia nabrania rozpędu nawet przy 4-ch hamulcach klasycznie wylatuje na zakręcie i jakie są skutki nieumiejętnej jazdy w górach i dlaczego zjazd jest gorszy od wznoszenia się. (Pojechałby tak ten szczęściarz na wirażach Col du Galibier od strony St. Maurice de Maurienne! Nie byłby szczęściarzem i kościby nie znaleźli).

Oficer techniczny natychmiast przystąpił do czynności, w 20 minut



Na „Ślesku“ Cieszyńskim.

Peugeot stał na szosie, wciągnięty linami, majstrowie w kombinezonach weźli mu pod brzuch, stwierdzili uszkodzenie tylko cięgieł od hamulców, naprawili—i „szczęściarz“ pojechał sobie w dół, kiwając na pożeganie blachą fartucha przyczepioną koło tylnego kufra Peugeota.

Wieczorem porozchodziło się bractwo kupować „zabytki“ Zakopiańskie, którem to mianem nasz techniczny nazwał pudełeczka, talerze i inne ciupagi.

Nazajutrz, 26-go września, od 6-ej rano, przez Nowy Targ, Obidową, Sukomielną, skręt w lewo na Maków, Suchę, przez Kocierz na obiad przed wjazdem do Żywca. Biedne Fordy nie wytrzymały jak należy tych gór i wstęgi u obydwuch, szczególniej hamulcowe nie trzymały już. Pozostaje dla wmontowania nowych wóz techniczny, d-ca kolumny przesiada się do Forda d-cy dyonu, który jedzie dalej bez hamulca nożnego dla praktyki kierowcy i prowadzi przez Białą, dziwaczny i poplątany wyjazd z Bielska (że to niektórzy panowie starostowie zupełnie nie dbają o drogowskazy!), do dworca w Dziedzicach. Tu znów drogowskaz pokazuje gdzieś w niewiadomym kierunku i zmyla nas. Wreszcie Dziedzice miasteczko i jakiś nadzwyczajny, pomalowany na czerwono, jak gilotyna, szlaban — dziadzio z wielką, również czerwoną, jakby pożyczoną od bolszewików, chorągwią klaruje nam radosną nowinę, że tak prosto do Wisły nie przejedzie: trzeba albo na prawo się cofnąć, ale w Górze też nie wiadomo czy przejedzie, albo na lewo, to też jest kilka dróg, przyczem jednemi można, innemi nie. Jedziemy palcem po mapie i zapytujemy o wsie. „No, no“. A djabli go wiedzą czy to tak, czy nie.

Zawracamy na Zabrzeg, Ligotę, tu znów nami ślązaczka swemi „No, no!“ tak pokierowała, że aż się stary jeden zsierdził i pykając z fajeczki zawrócił nakoniec kolumnę na właściwą drogę przez Bronów, Landek, Chybi do Strumienia. Ładną drogą, w zachodzącem już słońcu, po groblach obsadzonych staremi drzewami, przemykamy się szybko, czekamy koło Chybi na pociąg, wpadamy po mostach do Strumienia, żegnamy się z drogami à la Austrja, i dalej już typową niemiecką szosą boczną (z latówką, a jakże) dojeżdżamy do Pszczyny (37 km. objazdu nieoczekiwanego!).

Za to teraz po idealnej szosie, ślicznemi lasami zniemczonego Piasta pszczyńskiego, kolumna daje takiego gazu, że Kobież, Tychy i Murcki mijają jeszcze za jasna. Dopiero przed samym wyjazdem z lasów na drogę z Szopienic zapalamy światła, mając po lewej łunę Katowic. Przy samym wjeździe znów zagroda, policjant, — objazd na Bogucice.

Coś tam trochę pokpił jeden z sierżantów, co to brata ma w Katowicach i z tego tytułu był wzięty do Forda dla wprowadzenia przez miasto do koszar. Trzeba było się znów zatrzymać, zawrócić i jechać jak Pan Bóg przykazał, to jest jak drogowskazy pokazują. Bierzemy do Forda jakiegoś radosnego cywila, co idzie za parę tygodni do pułku, więc drogę dobrze zna. Wjeżdżamy na rynek od strony północnej, przejeżdżamy miasto, popod most kolejowy, aż tu dopiero stoi nasz motocykl! Benzyny im zbrakło przez te objazdy, więc po przygotowaniu kwater tylko te dwa kroki odjechali.

Po noclegu do Królewskiej Huty.

Przeszli przez walcownie, koło wielkich pieców, przez Marteny —

pokaz trwał 3 kwadranse. (Wadą pokazywania Królewskiej Huty jest, że oprowadzają w kierunku przeciwnym biegowi produkcji). Odmarsz. Zatrzymanie na wzgórku przed Chorzowem, skąd tak dobrze jest pokazać chmurę dymu Bytomia. Krótki wykład końcowy: to co ładują w Gdyni na statki, wiozą tą nową koleją żelazną polską koło Wielunia — stąd pochodzi; pod nami górnik w ziemi, tam na lewo Królewska Huta co walcuje szyny, nawprost niemiec siedzi w Bytomiu, bo go ten biedny górnik obałamucony i straszony nie zdołał jednak przegłosować z winy kilkusetletniej pszczyńskich panków — piastowców — sprzedawczyków, na prawo Chorzów, skąd obecny Pan Prezydent wyrósł — jako zadatek, że polacy mogą, kiedy chcą.

W drogę. Obiad po wyjeździe z cienia chmury dymów bytomskich za Szarlejem już, na początku lasów. Lasami też pomknęli do Lublińca, a stamtąd przez Herby do Częstochowy.

Ostatniego dnia, znów ściśle według rozkładu, tą samą drogą (średnio 30,7 km./godz.) —do Poznania. Przejeżdżając, po tygodniu, znów widać zmiany na ulicach: tu nowy bruk tam trotuar, tu budynek wylazł, tam otynkowano już halę, to znów nowe ogrodzenie.

Jeszcze było dość jasno, gdy ściśle o 6-ej godzinie, rozwinęła się kolumna szeregiem w lewo na swem stałem miejscu na placu koszar.

Doprowadzić w dwa dni do porządku wozy dla zdania, potem extra urlop na 3 dni (na przeżucie wrażeń) i dalej prędko ukończyć przygotowawcze roboty dla przyjęcia rekruta. Wtedy to, po przyjściu nowych adeptów sztuki wojennej, rozpocznie się ten rozkoszny okres dla „aniołków“ — będą już „panami instruktorami“.

Naogół samochody Ursusy wykazały zupełną sprawność. Przyjąwszy zaś pod uwagę że ruszyły zaraz po zdaniu z manewrów, podczas których chodziły bez nadzoru oficerów samochodowych, a więc były „pędzane“ co silnik wyciągnie — te 1.242 km. marszu pokazały, że nie tacy już marni i słabi jesteśmy w technice budowy samochodów. W każdym razie najmniejszej różnicy ze Spa (swym pierwowzorem) nie wykazały — jest to już duży krok naprzód.

Z uszkodzeń zanotowano: 1) dziewięć wypadków z gumami — przeważnie na Spa — gumy wyrobu 24 i 25 roku.

2) uszkodzone (dwukrotne) przerywacze magneta S. E. V. na sam. Spa,

3) zbiorniki przednie (zapasowe) przeciekają w miejscach lutowania (Spa, Ursus),

4) przeciekanie dość silne (zatrzymane płynem „Lanitol“) chłodnicy sam. Ursus.

Charakterystycznem jest też lekkie przeciekanie wody przez smarownicę pompki wodnej u Ursusów.

Notorycznem było zdziwienie pytających po drodze znawców i nieznawców jakie to wozy idą, gdy się odpowiedziało, że to samochody polskiej produkcji. Najczęściej zdziwienie zmieniało się w pół-ironiczne niedowierzanie i zapytania w rodzaju: „I silnik też zrobiony w Polsce? Pewno tylko tak się gada!“

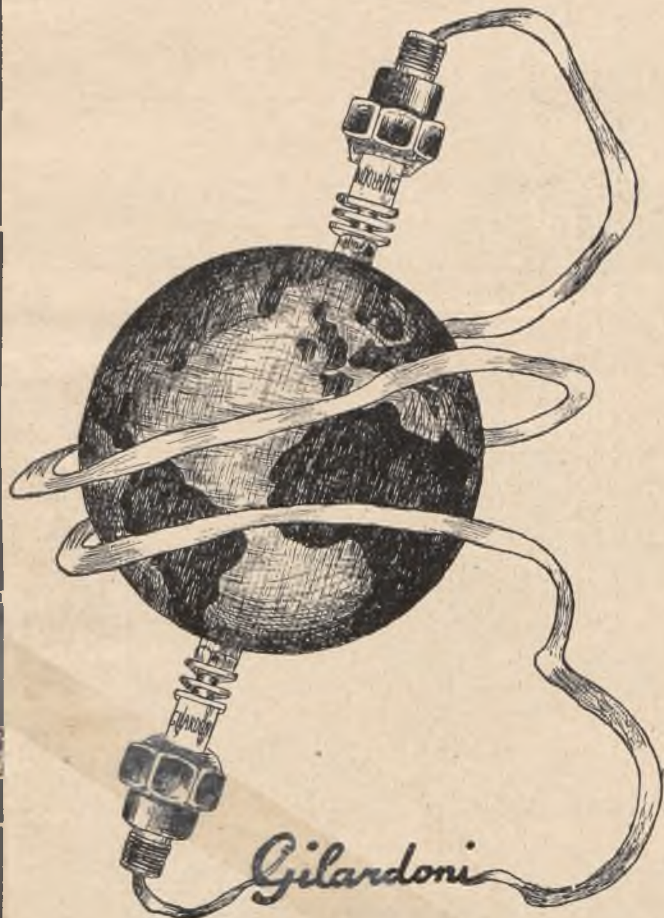
Jeden tylko spotkany wypadkowo w Herbach znajomy inżynier, gdy się dowiedział — zdjął czapkę, przeżegnał się i z ulgą wyrzekł :

— No, chwała Bogu ! Nakoniec !

W. Suszyński



„Techniczny“ ratuje cywila.



Gilardoni

DRUKARNIA WŁ. ŁAZARSKIEGO W WARSZAWIE